Cont'd on No. 15.
Société Fraser & Grant-Whitehead:

Whitehead dans des embarras financiers.

11024. Vous voulez parler d'une part dans son contrat, sur la section 15?—Oui, d'une société avec Fraser et Grant. M. Whitehead se trouvais dans des embarras financiers, causés, je crois, par la mort du sénateur McDonald qui gérait ses affaires financières. La banque qui jusqu'alors lui avait avancé de l'argent, de mois en mois, pour exécuter ses travaux, avait soudainement refusé de lui faire des avances, et l'avocat de M. Whitehead me pria de voir le gérant de la banque pour lui dire que je savais, d'une manière générale, où en étaient les travaux et de l'aider, si possible, à rétablir la confiance en lui, que les directeurs de la banque semblaient avoir perdue. Ma tentative ne réussit pas, et une offre de Fraser et Grant, faite à Whitehead à cette époque, semblait lui offrir le seul moyen de centinuer l'exécution de son contrat, et après considération, elle fut acceptée.

L'offre de Fraser & Grant semblait offrir le seul moyen de sortir de ces difficultés.

11025. M. Whitehead a dit, je crois, que vous étiez présent lorsque cet arrangement fut définitivement conclu?—Oui; l'avocat de M. Whitehead s'adressa à moi-même et à M. Brown, de la banque d'Ontario, nous demandant de faire quelque chose pour lui et de lui épargner la nécessité de vendre quelque partie de son contrat, avant d'avoir vu si ces tentatives échoueraient; mais les amis de M. Whitehead, s'étant réunis dans le bureau du gérant de la banque d'Ontario, lui dirent qu'il ne lui restait d'autre moyen que de faire des arrangements financiers avec Fraser et Grant, ou avec quelque personne du Canada qui lui avancerait des fonds à la condition d'avoir part à égales des profits.

Raisons de croire qu'aucune influence d'Ottawa n'a été exercée pour engager Whitehead à prendre des associés.

11026. Savez-vous si quelque membre du parlement ou ministre de la Couronne usa de son influence pour amener la formation de cette société?—Naturellement, j'ignore quels moyens furent employés; mais comme il ne s'écoula que quarante huit heures entre le moment où M. Whitehead s'aperçut qu'il était dans l'obligation de prendre des arrangements, et celui où ces arrangements furent conclus—il n'est pas permis de supposer que les influences d'Ottawa se soient exercées ici. Aucun membre du ministère n'était ici, et, d'ailleurs, je ne crois aucunement que pareille influence puisse avoir été ou ait été exercée.

Le ministre des chemins de fer dit à Whitehead que le gouvernement avait confiance en lui, comme entrepreneur, mais pas comme financier.

11027. Savez-vous si le ministre des chemins de fer désirait que M. Whitehead formât une société avec les personnes qui sont ensuite devenues ses associés?—Je ne sache pas que le ministre des chemins de fer ait jamais exprimé semblable désir, si ce n'est qu'en ma présence et en présence d'autres membres du parlement, il dit, un jour, à Whitehead que le gouvernement avait confiance en lui, comme entrepreneur, mais pas comme financier, et l'engagea à faire des arrangements avec quelque banque solide qui l'aiderait à mener ses travaux à bonne fin, sans qu'il fût obligé de demander constamment des avances au gouvernement.

Aucune raison de croire que le ministre désirait voir Whitehead entrer en société avec Fraser & Grant.

11028. Savez-vous s'il a été suggéré, directement ou indirectement à M. Whitehead que le ministre des chemins de fer désirait qu'il entrât en société avec Fraser et Grant?—Je n'en sais rien

Le témoin ne croit pas que personne ait induit Whitehead à croire cela.

11029. Savez-vous si M. Whitehead a été induit à croire cela, et que cela ait pu lui aider, en quelque manière, à former cette société?—Je n'en sais rien, mais je ne le crois pas. Je crois qu'il n'a agi que par nécessité. Ce refus de la banque de lui faire des avances a amené la formation de cette société.

Contrat No. 13. Société Fraser & Grant-Whitehead.

11030. Avez-vous eu connaissance que M. Whitehead ai été obligé de former cette société pour se rendre aux désirs de quelque membre du cabinet?—*L'Evening Journal*, de cette ville, a constamment prétendu que le ministre des chemins de fer voulait forcer M. Whitehead à prendre Fraser et Grant pour associés ; mais, à part les articles de ce journal, je n'ai jamais entendu dire pareille chose par aucune personne recommandable.

11031. Pensez-vous que pareille rumeur soit fondée?—Elle n'est aucunement fondée. J'affirme cela, parce que pendant la session du parlement, à Ottawa, M. Whitehead m'a fréquemment demandé, ainsi qu'aux autres membres des communes, représentant le Manitoba, de l'aider à obtenir du ministre des chemins de fer des consessions sous forme d'avances garanties par son matériel et d'autres manières analogues. J'ai souvent accompagné des députations composées, dans plusieurs cas, de tous les membres des communes et des sénateurs représentant le Manitoba, de de M. Whitehead, pour esssayer à lui venir en aide, parce que, dès le début, il a beaucoup avantagé notre province en employant des ouvriers de la localité et en achetant tous ses approvisionnements dans cette ville. Il importait peu de chose ici, et c'était un grand avantage pour cette ville ; en sorte que les représentants du Manitoba l'aidaient de leur mieux. En ces occasions, Sir Charles Tupper nous déclarait que les recommandations étaient à peine nécessaires, que, comme entrepreneur, M. Whitehead jouissait de la meilleure réputation, mais que, par malheur, il ne savait pas conduire ses affaires de finances.

Cette rumeur n'est aucunement fondée.

11032. Hier, un témoin, parlant de l'asistance fournie à M. Tuttle par M. Whitehead et des motifs qui l'avait engagé à en agir ainsi, mentionnait votre nom en ajoutant que vous étiez à même de prouver que M. Whitehead n'était pas seulement animé du désir de l'assister comme éditeur d'un journal, mais que d'autres motifs l'y engageaient. Après avoir soignensement examiné la question, avez vous à nous dire quelque chose que vous ne nous avez pas encore communiqué?—Non, je crois que M. Whitehead voulait simplement aider M. Tuttle à fonder un journal, et qu'il agissait ainsi parce que M. Tuttle avait une réputation d'expérience en pareilles affaires, qu'il connaissait tous les détails du journalisme, avait publié plusieurs livres aujourd'hui très répandus et qu'en un mot, "c'était l'homme," pour l'objet que M. Whitehead avait en vue.

SUBVENTION AUX JOURNAUX— INFLUENCE INDUE ALLÉGUÉE.

11033. Vous êtes, je crois, propriétaire d'une étendue considérable de terrains dans ce voisinage?—Oui.

TRACÉ DU CHEMIN DE FER— TRAVERSE DE LA RIVIÈRE ROUGE.

11034. Et aux environs de Selkirk également?—Oui.

INFLUENCE INDUE ALLÉGUÉE.

11035. Savez-vous si quelque membre du parlement, où quelque ingénieur était intéressé à la localisation de la traverse, vers l'époque ou avant l'époque où elle fut fixée, en sorte qu'ils pouvaient influencer les personnes ayant pouvoir de donner une décision à cet égard?—Je ne connais aucun membre du parlement ayant pareils intérêts, si ce n'est moi, et j'ai acheté les terres que je possède subséquemment à la décision que vous venez de mentionner.

Le témoin ne connaît pas d'autre membre du parlement que lui-même, qui fût intéressé à la construction de la traverse, et il a acheté de terres dans le voisinage, subséquemment à la décision.

Tracé du chemin de fer— Traverse de la Rivière Rouge. Prétendue influence indue.

Le témoin n'a pas connaissance qu'aucun ingénieur ait des intérêts dans le voisinage.

11036. Savez-vous si quelques ingénieurs avaient des intérêts de même nature?—J'ai eu connaissance d'une rumeur dans ce genre, mais je ne sache pas qu'aucun ingénieur ait de grands intérêts, ou même aucun intérêt dans ce voisinage.

11037. Vous savez probablement que l'on a fréquemment discuté la possibilité de pareille combinaison?—Oui.

11038. C'est une question d'intérêt que nous voulons élucider: avez-vous, à cet égard, des renseignements qui pourraient nous éclairer sur la question?—Non; je n'en ai pas. Lorsque j'ai acheté mes propriétés, le 20 juin 1875, j'avais eu l'occasion de m'assurer quels étaient les autres lots du voisinage déjà achetés à la même époque. Or, au bureau de l'enregistrement, je n'ai trouvé aucun nom d'ingénieur qui pût me faire supposer que les rumeurs alors répandues, étaient fondées.

Bannatyne avait acheté des terres vers la même époque que le témoin.

11039. Outre les titres inscrits au bureau de l'enregistrement, il pouvait en exister de secrets, en connaissiez-vous quelque chose?—Non; je n'en sais rien. Mais j'ai fait une légère erreur. M. Bannatyne est un autre membre du parlement qui, en outre de moi, possède des terrains dans ce voisinage, et je crois qu'il les a achetés vers la même époque que moi, c'est-à-dire après la décision relative à la traverse.

11040. Aviez-vous aucun moyen de savoir, avant les autres, que la traverse serait fixée à cet endroit?—Non.

A la connaissance du témoin, personne ne pouvait savoir d'avance où serait la traverse; presque tous les achats de terrains ont été faits ultérieurement à la décision du gouvernement.

11041. Savez-vous si quelque autre personne avait pu obtenir cette information du département, d'une manière directe ou indirecte, en sorte qu'elle aurait eu l'avantage sur le public en général?—Je ne sache pas qu'aucune personne ait obtenu des renseignements à cet égard; je crois même que personne n'en a eu, parce que tous les achats ont eu lieu vers la même époque que le mien, c'est-à-dire ultérieurement à la décision du gouvernement, fixant la traverse à cet endroit.

11042. Est-il quelqu'autre question se rapportant directement ou indirectement au chemin de fer du Pacifique, sur laquelle vous pourriez vous éclairer, et nous aider ainsi dans notre enquête?—Je ne vois rien, pour le moment.

BOWN.

NIXON, PAYEUR ET POURVOYEUR—ECLUSE DU FORT FRANCES.

WALTER R. BOWN est assermenté et interrogé:

Par le Président:—

11043. Où demeurez vous?—A Winnipeg.

11044. Depuis combien de temps?—Depuis seize ou dix-sept ans, je crois.

11045. Vous êtes-vous occupé, en quelque façon, d'affaires relatives au chemin de fer du Pacifique?—Je ne me suis occupé que d'une enquête.

Nixon, payeur et pourvoyeur—Ecluse du Fort Frances.

11046. Quelle était la nature de cette enquête?—Elle avait pour objet de vérifier l'état des comptes de Nixon, et des affaires de Sutherland, aux écluses de Fort Frances. Le témoin s'est occupé d'une enquête relative aux comptes de Nixon et de Sutherland.

11047. Quels pouvoirs aviez vous?—J'étais autorisé à prendre des dépositions, sans assermenter les témoins.

11048. Savait-on que cette enquête avait lieu?—Oui.

11049. Ce n'était pas une enquête secrète?—C'était une enquête particulière.

11050. Mais elle n'était pas secrète; le public savait qu'elle avait lieu?—Le public savait qu'elle avait lieu.

11051. Il n'y avait pas de séances régulières?—Non; certaines accusations avaient été formulées, et l'enquête avait pour but de vérifier si les accusations formulées contre certains individus, étaient fondées.

11052. Avez-vous obtenu des renseignements à ce sujet?—Oui.

11053. Les avez-vous communiqués à quelqu'un?—A personne, si ce n'est au gouvernement. Rensignements communiqués au gouvernement.

11054. Par écrit?—Par écrit.

11055. Cela était-il censé être une communication confidentielle?—Oui.

11056. Vous êtes-vous autrement occupé des affaires du chemin de fer du Pacifique?—Non.

11057. Hier, on a mentionné votre nom en ajoutant que vous étiez à même d'indiquer les motifs qui ont engagé M. Whitehead à aider M. Tuttle: pouvez-vous nous communiquer quelque renseignement à cet égard?—J'ignore quel était l'idée de M. Whitehead en engageant les services de M. Tuttle. Le témoin ne connaît rien de l'idée de M. Whitehead en aidant Tuttle, sauf ce qu'à dit le Dr Schultz.

11058. Avez-vous eu connaissance de la manière dont M. Tuttle ou M. Whitehead expliquaient le but de cette aide?—Je n'ai eu connaissance que de rumeurs et de ce que le Dr. Schultz a déclaré ici, savoir, que certains articles ayant paru dans le *Free Press*, M. Whitehead a cru devoir se faire défendre par quelque journal.

11059. Connaissez-vous quelqu'autre motif?—Non.

11060. Avez-vous quelque raison de croire pue M. Whitehead fut induit à croire que M. Tuttle pouvait lui être utile auprès du gouvernement, ou de quelque membre du gouvernement?—Je n'ai jamais entendu parler de cela. Le témoin n'a jamais entendu dire que Tuttle pût être utile à Whitehead auprès du gouvernement, ou de quelque membre en particulier.

11061. Avez-vous d'autre raison que la rumeur, pour croire à cela?—Non.

11062. Pouvez-vous nous éclairer dans cette enquête,—sur quelqu'autre question ayant trait, directement ou indirectement, aux affaires du chemin de fer du Pacifique?—Non.

Contrat No. 15. Secours aux journaux.

ALEXANDER McQUEEN est assermenté et interrogé :

Par le Président :—

11063. Où demeurez-vous ?—A Winnipeg.

11064. Depuis combien de temps ?—Depuis trois ans.

11065. Etiez-vous ici à l'époque où M. Whitehead avança des fonds à M. Tuttle ?—De quelle époque voulez-vous parler ?

11066. Je ne mentionne point d'époque particulière ?—Je ne sache pas que M. Whitehead ait jamais fait des avances de fonds.

11067. Aviez-vous connaissance de cette affaire ?—Non ; seulement par ouï-dire.

11068. Avez-vous eu connaissance des négociations qui ont amené cette affaire ?—Non-seulement par oui-dire.

11069. N'en aviez-vous pas autrement connaissance ?—Pas le moins du monde.

11070. Avez-vous jamais entendu M. Tuttle ou M. Whitehead parler de cette affaire, ou donner les motifs qui en avaient amené la conclusion ?—Non.

11071. On a dit que vous étiez à même d'expliquer que l'objet de M. Whitehead n'était pas seulement de subventionner un journal, mais d'obtenir certains avantages relatifs au chemin de fer ; pouvez-vous donner des renseignements à ce sujet ?—Je ne puis donner aucun renseignement à ce sujet.

11072. Pouvez-vous donner des renseignements sur quelque autre question relative au chemin de fer du Pacifique ?—Aucuns.

Tuttle.

CHARLES R. TUTTLE, est assermenté et interrogé :

Par le Président :

11073. Où demeurez-vous ?—A Winnipeg.

11074. Depuis combien de temps ?—Depuis près de deux ans.

11075. Où demeuriez-vous auparavant ?—A Montréal ; mais immédiatement avant, à Ottawa.

11076. Avez-vous eu des intérêts dans quelques journaux d'ici ?—Oui.

11077. Lesquels ?—Le *Winnipeg Daily Times*, et le *Winnipeg Daily News*.

11078. Dans lequel, en premier lieu ?—Le *Times*.

Contrat No. 15.
Secours aux journaux.

11079. Vers quelle époque aviez vous des intérêts dans *Times*?—Le premier numéro paru le 4 avril, 1879—Je crois—et j'ai eu des intérêts dans le journal jusqu'au 13 janvier, 1880.

Le témoin a eu des intérêts dans le *Times*, depuis la fondation jusqu'au 13 janvier 1880.

11080. Pendant votre administration de ce journal, avez vous reçu des cadeaux ou de l'assistance de Joseph Whitehead?—Je n'ai point reçu de cadeaux. J'ai reçu de l'assistance.

11081. Sous quelle forme?—M. Whitehead se rendit responsable d'une quantité considérable de matériel et d'outillage qui furent importés ici pour la publication de ce journal, à la condition qu'il aurait une hypothèque sur ce matériel, persuadé, je suppose, que cela lui suffirait comme garantie.

Whitehead se rend responsable du matériel nécessaire pour fonder un journal et prend une hypothèque en garantie.

11082. Saviez vous, à cette époque, qu'il était entrepreneur sur le chemin de fer du Pacifique?—Je le savais.

11083. Où eurent lieu les négociations qui amenèrent cet arrangement entre vous et lui?—A Ottawa et à Montréal; surtout à Ottawa.

Les négociations ont lieu à Ottawa.

11084. Où demeuriez-vous avant d'habiter Montréal ou Ottawa?—Me demandez-vous où j'ai été élevé?

11085. Oui?—Je suis né et j'ai été élevé à la Nouvelle-Ecosse, dans le comté de Cumberland.

11086. Quand avez-vous quitté la Nouvelle-Ecosse pour aller demeurer ailleurs?—En 1868.

11087. A l'époque de vos négociations avec Joseph Whitehead, connaissiez-vous quelques-uns des ministres actuels de la Couronne?—Non; à cette époque je n'étais lié avec aucun ministre de la couronne.

Le témoin ne connaissait intimement aucun ministre de la Couronne.

11088. Pensiez-vous avoir de l'influence auprès d'eux pour quelque raison?—Non.

Pas d'influence auprès des ministres.

11089. Avez-vous donné à entendre à M. Whitehead que vous en aviez?—Non.

N'a pas donné cela à entendre à M. Whitehead.

11090. Savez-vous si quelque ami ou autre personne agissant en votre nom a cherché à l'influencer dans ce sens?—Non; je crois que M. Whitehead en arriva à croire d'après mes représentations, du moins, que je pouvais assez bien consolider le journal pour qu'il lui offrît une garantie suffisante.

Whitehead en arriva à croire que le journal pourrait devenir une bonne affaire.

11091. On a donné à entendre aux commissaires qu'à part cela, un autre motif le portait à agir ainsi; qu'il pensait obtenir certains avantages du gouvernement, par votre influence ou celle de vos amis: pouvez-vous dire si cela est vrai?—J'ignore complètement ce motif, et je ne crois pas que M. Whitehead ait jamais eu pareille idée; il a pu croire que le journal lui serait utile, mais il n'a jamais compté sur mon influence personnelle.

Whitehead n'a jamais pu s'imaginer que Tuttle avait de l'influence personnelle.

11092. N'avait-il pas lieu de croire que vous-même ou vos amis pourriez influencer le gouvernement et que vous agiriez ainsi parce qu'il vous aidait?—Non.

Contrat No. 15.
Secours aux journaux.

Fausseté des rumeurs à l'effet que Whitehead avait aidé le témoin, parce que celui-ci pouvait influencer le gouvernement.

11093. Avez-vous eu connaissance d'une rumeur dans ce sens?—J'ai vu des articles à cet effet dans le *Globe*, de Toronto, et—je crois—dans le *Free Press*, de Winnipeg.

11094. Que pensez-vous de ces rumeurs?—Elles sont absolument fausses et nullement fondées.

11095. Est-il quelque autre question se rapportant au chemin de fer du Pacifique, sur laquelle vous pourriez nous éclairer, et nous aider ainsi dans notre enquête?—Rien que je sache.

Bannatyne.

ANDREW G. B. BANNATYNE, est assermenté et interrogé:

TRAVERSE DE LA RIVIÈRE ROUGE—INFLUENCE INDUE ALLÉGUÉE.

Par le Président.

11096. Où demeurez-vous?—A Winnipeg.

11097. Depuis combien de temps?—Depuis trente-trois ans bientôt.

11098. Vous êtes-vous occupé de quelqu'affaire se rapportant au chemin de fer du Pacifique?—Non.

11099. Etes-vous propriétaire de terrains considérables dans le voisinage de Silkirk?—Oui; d'une assez grande étendue.

11100. Savez-vous si quelques propriétaires de terrains, inscrits ou non-inscrits au bureau de l'enregistrement, ont influencé la décision fixant la traverse à Selkirk?—Non.

11101. Avez-vous eu connaissance que quelque membre du parlement ou représentant du peuple ait des intérêts de ce genre, les mettant à même d'influencer pareille décision?—Je ne connais que le Dr Schultz qui puisse posséder quelques terrains voisins des miens; nous en avons tous les deux dans toute la région, pour ainsi dire dans chaque municipalité.

11102. Avez-vous connaissance d'une rumeur à l'effet que des propriétaires de terrains auraient influencé le choix de la traverse?—Non.

Aucune raison de croire que des propriétaires aient influencé le choix de la traverse.

11103. Avez-vous raison de croire que pareille influence ait été exercée?—Je n'ai jamais rien vu qui pût me porter à penser cela.

Les rumeurs relatives aux négociations entre Whitehead et Tuttle, ne venaient pas de sources certaines.

11104. Savez-vous quelque chose des négociations entre M. Whitehead et M. Tuttle, relativement à l'assistance fournie à celui-ci et des raisons qui la lui ont value?—Rien du tout. J'ai entendu des rumeurs, mais elles ne provenaient pas de source certaine.

11105. Savez-vous quelque chose relativement à la société formée par Whitehead avec Grant & Fraser?—Rien autre chose que des rumeurs.

11106. Lorsque M. Nixon était fournisseur, vous avez eu des affaires avec lui relativement à certain terrain?—Oui.

Traverse de la Rivière Rouge— Prétendue influence indue.

11107. Nous rappelez-vous le prix du terrain ?—Il y a eu deux transactions au sujet de terres. L'une était relative à un terrain sur lequel il voulut construire une salle de tempérance, j'ai vendu le terrain à lui et à d'autres.

11108. Cette propriété n'affectait en rien le chemin de fer du Pacifique ; il y avait un autre lot de terre qui fut loué pour le chemin de fer du Pacifique ?—J'avais un autre lot de terre que je vendis et rachetai parce que l'acheteur ne me payait pas, et M. Nixon exprima le désir de l'acheter de moi. Il y avait dessus une bonne maison, et je la lui vendis. Elle se trouve un peu en arrière d'ici.

A vendu une maison à Nixon moyennant $1,500.

11109. Vous rappelez-vous le prix de vente ?—Pas exactement, c'était environ $1,500.

11110. Etait-ce avant qu'il devînt fournisseur du chemin de fer, ou après ?—Après.

11111. Etiez-vous un des marchands qui faisaient des affaires avec lui, pour le compte du gouvernement ?—On a dit, je le sais, que je lui avais fait des ventes assez considérables.

Vendu des marchandises à Nixon.

11112. Mais vous devez savoir ce qui en est ?—Je sais que nous lui avons fait certaines ventes, mais je n'ai jamais fait d'affaires directement avec lui. J'avais un gérant auquel je laissais ce soin. Je n'ai jamais parlé d'argent ou d'autres affaires à M. Nixon.

Le prix du terrain aucunement affecté par cela.

11113. Le prix de ce terrain a-t-il été affecté par le fait que Nixon était fournisseur et avait pouvoir de faire des contrats ?—Pas le moins du monde.

11114. Le mode de paiement a-il été affecté ?—Non ; le mode de paiement était aussi facile pour lui que pour toute autre personne Il payait l'intérêt, et faisait des versements de temps à autre.

11115. A-t-il eu subséquemment quelque remise, sous forme de cadeau ou de réduction de prix ?—Non.

11116. A-t-on obtenu de vous quelque autre avantage, dans les affaires que vous traitiez avec lui pour le compte du gouvernement, avantages que vous n'auriez pas faits à des particuliers ?—Non ; il n'en a pas obtenu.

11117. Est-il quelque autre question se rapportant au chemin de fer du Pacifique, sur laquelle vous puissiez nous éclairer, et nous aider ainsi dans notre enquête ?—Rien que je sache.

Hespeler.

WILLIAM HESPELER, est interrogé et examiné :

NIXON PAYEUR ET POURVOYEUR. LES PAPIERS SONT DÉRANGÉS.

Par le Président :—

11118. Où demeurez-vous ?—A Winnipeg.

11119. Depuis combien de temps ?—Depuis 1873.

11120. Avez-vous été attaché en quelque façon au chemin de fer du Pacifique ?—Non.

Nixon, Payeur et Pourvoyeur— Les papiers ont été dérangés.

Propriétaire de la maison occupée par les bureaux des ingénieurs du chemin de fer du Pacifique, dans laquelle M. Nixon avait aussi son bureau.

11121. Occupiez-vous en aucun temps, l'édifice ou une partie de l'édifice qui était occupé pour le compte du gouvernement?—Oui; je suis propriétaire de la maison qui est occupée par les bureaux des ingénieurs du chemin de fer du Pacifique et M. Nixon, de la police à cheval et du département des sauvages.

11122. M. Nixon était aussi à cette époque pourvoyeur du chemin de fer du Pacifique, n'est-il pas vrai?—Je le crois.

Se rappelle que la maison a été défoncée.

11123. Vous rappelez-vous que la maison a été défoncée dans une circonstance?—Oui.

11124. Occupiez-vous, à ce moment, une partie de la maison?—Oui, j'habitais à l'étage supérieur.

11125. Quelle est la partie de la maison qui a été défoncée?—Le bureau de M. Nixon.

11126. Où était-il situé?—En bas, au-dessous de mon logement, au rez-de-chaussée.

Entre minuit et deux heures du matin.

11127. A quelle heure du jour ou de la nuit a-t-il été défoncé?—Autant que je puis me le rappeler, c'était après minuit, ou de bonne heure le matin, entre minuit et deux heures.

11128. Avez-vous entendu quelque bruit à ce moment?—J'en ai entendu, mais pas le premier; ma femme en a d'abord entendu et a attiré mon attention sur le fait: je suis descendu, pensant que ce pouvait être à notre étage. Nous occupons deux étages. M. Nixon et M. Rowan occupent le rez-de-chaussée, et nous occupons le premier et le second étage. Nous couchions au second étage et ma femme entendit quelque bruit; pensant que c'était au bas, au premier étage, dans notre propre appartement, je descendis mais je ne constatais rien d'extraordinaire et revins me mettre au lit, mais le bruit s'étant répété, je descendis de nouveau et m'étant bien convaincu que ce n'était pas à notre étage, je descendis au rez-de-chaussée, dans le passage. Il existe un passage, en arrière du bureau de M. Nixon. Je prêtai l'oreille et j'entendais des pas, dans le bureau de M. Nixon. Je fis le tour de la maison par une autre porte pour voir s'il y avait de la lumière dans le bureau de M. Nixon. Je remontais alors et demandais à mon fils de descendre avec moi et lorsqu'il fut en bas, je lui dis qu'il devait surveiller la fenêtre du côté de la maison et je me rendis à la porte de devant. Pendant que j'étais a parlé devant la porte, j'entendis des bruits de pas dans le bureau, près de la porte et je demeurais certain qu'il y avait quelqu'un à l'intérieur. Il n'y avait cependant pas de lumière. Je dis alors à mon fils d'aller chercher Jacob Smith, qui reste porte voisine de la nôtre, attendu qu'il était un des dessinateurs de M. Rowan. Mon fils alla l'appeler et je restai au coin de la maison, surveillant les deux entrées en même temps que la fenêtre. Pendant que je me tenais au coin de la maison, un homme ouvrit la porte de la maison et traversa la rue en courant. Après cela mon fils alla appeler M. Currie, qui était à cette époque employé de M. Nixon. Il se rendit à l'hotel où il était en pension. Nous entrâmes dans la maison immédiatement après l'arrivée de M. Smith. Nous n'y étions pas entré auparavant, et nous trouvâmes un certain nombre de papiers épars sur le plancher, ainsi

Il entend des pas dans le bureau de Nixon.

Il dit à son fils d'aller chercher Jacob Smith.

Un homme ouvre la porte et s'enfuit.

Il trouve des papiers épars.

Nixon, Paycur et Pourvoyeur— Les papiers ont été dérangés.

que des livres et un tourne-vis, et les papiers étaient dans le plus grand désordre. Nous envoyâmes chercher M. Currie, il vint et referma les chambres.

11129. Pensez-vous que la personne qui se trouvait dans la maison ait été dérangée par vos mouvements et ceux de votre fils?—Je le pense; je crois que la personne a été dérangée par nos mouvements.

11130. Alors êtes-vous d'opinion qu'il avait terminé le travail qu'il se proposait d'exécuter, ou qu'il l'a laissé inachevé?—Je pense plutôt qu'il a été obligé de l'abandonner. Il pense que le voleur n'avait pas achevé son travail.

11131. Je suppose que vous ne pouvez dire jusqu'à quel point les papiers ont été dérangés?—Non; je ne sais pas ce qu'il y avait ici précédemment.

11132. Avez-vous parlé à cette personne comme elle s'enfuyait?—Je ne me le rappelle pas, mais en partant, cette personne a dit quelques paroles dont je n'ai pu distinguer le sens; ou du moins j'ai entendu un son comme elle s'enfuiait.

11133. Pensez-vous qu'elle parlait?—Oui; il a dit quelques paroles ou quelque phrase.

11134. Savez-vous qu c'était?—Non; je n'en ai pas la moindre idée. La nuit était très-noire. Ne sait nullement qui c'était.

11135. Vous ne savez rien encore au sujet de l'identité de cette personne?—Rien absolument.

11136. Pourriez-vous nous éclairer sur quelque question se rattachant au chemin de fer du Pacifique?—Non, aucunement.

GEORGE BROWN, continue sa déposition:

G. Brown.

CONTRAT No. 15. AIDE AUX JOURNAUX.

Par le Président:—

11137. On a mentionné votre nom hier comme celui d'une personne pouvant probablement jeter quelque lumière sur les motifs qu'auraient eus M. Whitehead, en assistant M. Tuttle, avez-vous quelqu'information à nous communiquer à ce sujet?—Non, je ne crois pas en avoir. Il n'y avait pas d'autre raison donnée que le désir d'avoir un journal conservateur en ville. C'est la seule raison que j'ai pu saisir. Pas de raison assignée pour aider à Tuttle, à part celle de s'assurer un journal conservateur à Winnipeg.

11138. Dites-vous avoir entendu cela de la bouche de M. Whitehead?—C'est ce que j'ai conclu des conversations que nous avons eues à ce sujet.

11139. Où cela a t-il été dit?—Je ne saurais vous le dire; ici, dans la ville. Je m'imaginais, d'après ce que j'ai entendu de la bouche de M. Whitehead, que c'était la seule raison. Il a tiré cette conclusion de conversations.

11140. M. Tuttle a-t-il assisté à quelque conversation à ce sujet?—Je ne puis le dire. Je ne le pense pas.

Contrat No. 15. Secours aux journaux.

Rien n'a été dit impliquant que le gouvernement ou aucun de ses membres était mêlé à la question.

11141. Avez-vous été amené à croire, par M. Whitehead ou M. Tuttle, ou toute autre personne, que M. Tuttle avait quelqu'influence personnelle sur quelque membre du parlement ou quelque ministre de la Couronne, qui serait utile à M. Whitehead, comme entrepreneur et qu'il aurait exercé si le journal avait reçu de l'aide ?—Non ; il n'a été dit rien de semblable. Tout ce que j'ai compris, par les conversations que nous avons eues à ce sujet, c'est que si nous avions un journal conservateur ici, cela ne ferait aucun tort au contrat, mais rien n'a été dit pour impliquer que le gouvernement ou aucun de ses membres était mêlé à la question. Sans doute je parle d'après les faits que je connais et non d'après la rumeur, parce qu'il circulait toutes sortes de bruits à cette époque.

Whitehead a dit qu'il désirait un journal qui lui donnerait franc jeu, vu que le *Free Press* avait tué la même personne deux ou trois fois.

11142. Savez-vous quelles étaient les paroles qu'on employait à ce sujet, en décrivant la nature de ce journal ; existait-il à votre connaissance quelque raison pour laquelle M. Whitehead aurait désiré un journal conservateur ou tout autre genre de journal ?—Si ma mémoire ne me trahit pas, je pense avoir entendu moi-même M. Whitehead faire la remarque qu'il désirait avoir un journal ici qui lui donnerait ce qu'il appelait franc jeu. Le *Free Press*, dit-il, a tué le même homme deux ou trois fois ; c'est là une raison. Arrivait-il quelqu'accident sur la ligne ou tout autre chose, il semble s'acharner sur le viellard,—M. Whitehead. C'est là une autre raison.

Whitehead a dit à maintes reprises qu'il n'était pas traité avec justice par le *Free Press*.

11143. Vous a-t-il donné à entendre qu'il se considérait maltraité par le *Free Press* ?—Certainement.

11144. Voulez-vous dire qu'il a donné cela comme un des motifs ?—Certainement. Il en a parlé à maintes reprises. C'était sa propre idée.

11145. Avez-vous jamais entendu dire par quelque personne que l'assistance qu'il donnait pourrait influencer quelques membre du parlement ou du gouvernement, en faveur de M. Whitehead au sujet de ce contrat ?—Je ne lui ai jamais entendu dire cela, directement ou indirectement.

11146. L'avez-vous entendu dire par M. Tuttle ?—S'il me l'a dit, ses paroles me sont entrées par une oreille et sorties par l'autre. Je ne me rappelle jamais ce qu'il a dit. Il n'y a aucun doute, par sa conversation, qu'il aurait eu chacun des membres du Gouvernement à ses ordres.

11147. M. Tuttle a-t-il dit quelque chose de ce genre ?—Non, pas que je me souvienne ; et M. Whitehead était très-circonspect dans ses paroles pour une affaire de cette nature.

11148. Nous voudrions cependant nous assurer ce qu'on disait ?—Je ne m'en rappelle pas.

11149. Savez-vous si la prétention de M. Tuttle qu'il pouvait influencer tout membre ou membres du gouvernement était en quelque manière la raison de l'aide que lui accordait M. Whitehead ?—Je n'ai jamais su la raison ;—la raison qui portait M. Whitehead à donner de l'aide à M. Tuttle.

11150. Avez-vous quelques autres moyens de connaître pourquoi M. Whitehead a été induit à donner de l'aide, à part ce que vous avez appris par les conversations de M. Tuttle ou de M. Whitehead ?—Non ;

Contrat No. 15.
Prétendue influence indue.

si ce n'est par les rumeurs qui avaient cours dans la ville, je ne sais rien. Je ne pourrais faire à ce sujet une affirmation sous serment.

11151. Est-il quelqu'autre sujet relatif à aucun des contrats, ou se rattachant en quelque façon au chemin de fer, sur lequel vous pourriez nous donner quelqu'information de nature à nous aider dans cette enquête?—La question est un peu étendue.

11152. Dites franchement ce que vous savez?—Oui, mais la question est un peu étendue. M. Whitehead et moi avons toujours été bons amis et je lui ai entendu dire tant de choses, qu'il m'est difficile de me rappeler rien en particulier. Je connais bien des choses relatives au chemin, depuis le commencement de sa construction, mais je pense que mes renseignements n'ont rien d'important.

11153. Avez-vous jamais appris de lui que certaine de ses transactions avait pour but d'obtenir du gouvernement certains avantages supérieurs à ceux auxquels il aurait eu véritablement droit?—Non, certainement non, tout ce qu'il a fait avait pour but de faciliter autant que possible le règlement des questions, pour l'avantage de toutes les personnes intéressées. Il a lutté, comme vous le savez, avec les ingénieurs depuis qu'il a commencé les travaux, et les ingénieurs l'ont combattu; il a toujours fait tout en son pouvoir pour faciliter le réglement des questions.

Il n'a eu connaissance d'aucune transaction de Whitehead faite dans le but de lui obtenir un avantage indue ou qui aurait pu le lui procurer.

11154. Avez-vous eu connaissance de quelque transaction qu'il aurait faite, dans le but d'obtenir un avantage indu ou qui aurait eu pour effet de lui procurer un avantage indu?—Non; aucunement.

11155. Lorsque vous parlez de son désir de faciliter le réglement des affaires, à quoi faites-vous allusion?—Une des affaires qui s'est élevée entre lui et les ingénieurs, au sujet du roc détaché. Il a jugé, bien entendu, qu'il avait été fort maltraité en cette affaire, et d'après mes relations commerciales avec M. Whitehead je sais que tous les obstacles semblaient placés dans son chemin à mesure qu'il exécutait les travaux. Il y avait une dispute chaque mois au sujet des estimations. Il n'a jamais pu obtenir que quelque chose se fasse convenablement. Il me semblait qu'il se heurtait contre un obstacle à chaque pas.

11156. A quelles questions pensez-vous qu'il faisait allusion en disant qu'il voulait faciliter les affaires?—Au roc détaché, aux excavations dans le roc en général, au retard avec lequel il recevait les paiements mensuels.

Whitehead semblait avoir toujours à combattre quelque difficulté.

11157. Lorsque vous parlez de questsons, voulez-vous dire de faciliter le règlement des questions?—Non, mais chaque mois il y avait toujours quelque réduction dans les estimations données par ses ingénieurs, ou bien quelque contestation.

Il ne savait jamais la somme qu'il avait droit de retirer d'Ottawa.

11158. Qu'y avait-il qu'il voulait s'efforcer de faciliter ou de hâter?—Il voulait que toute chose se fasse dans la forme convenable ordinaire. Les ingénieurs auraient fait leurs mesurages et les lui auraient présentés; alors ils n'auraient jamais su ce qu'il en serait advenu à Ottawa.

11159. Voulez-vous parler de l'argent auquel il avait droit?—Oui.

11160. Alors c'était le reçu de l'argent qu'il voulait hâter?—Oui.

Contrat No. 15.
Prétendue influence indue.

11161. Que voulez-vous dire qu'il fit, dans le but d'arriver à ce résultat?—Il fit tout en son pouvoir.

11162. De quelle manière?—Pour faciliter les affaires à la fois pour les ingénieurs. Sans doute ils représentent le gouvernement; ce sont les serviteurs du gouvernement.

N'a pas donné d'argent à Tuttle, pour faciliter les estimations.

11163. Pensez-vous qu'il ait donné de l'argent à M. Tuttle pour faciliter ses estimations?—Non.

11164. Je vous ai demandé si vous saviez qu'aucune de ses transactions ait eu pour but d'obtenir un avantage indu et vous dites que c'était pour faciliter les affaires?—J'ai eu connaissance de toutes ses actions, avant et après pour faciliter les affaires et essayer de faire exécuter ses trauvaux.

11165. Voulez-vous dire que, par l'exécution de ses travaux, il facilitait les affaires auxquelles vous faites allusion?—En obtenant ces estimations mensuelles. Il n'a épargné aucune démarche.

11166. Voulez-vous dire d'obtenir le montant de ses estimations mensuelles?—Oui.

Whitehead a dit toujours qu'on lui retenait injustement un certain montant de ses évaluations.

11167. Vous comprenez qu'un entrepreneur peut faire beaucoup afin d'obtenir plus facilement le montant de ses estimations, lorsqu'il ne devrait pas les avoir; je voudrais savoir ce que vons entendez par cette remarque?—Ses ingénieurs, il le disait toujours lui même—il pensait lui-même qu'on lui retenait un certain montant et que les réductions faites dans ses évaluations étaient erronées, et ses ingénieurs le pensaient encore.

11168. Dois-je comprendre que vous dites que lui et les ingénieurs du gouvernement étaient toujours en disputes, au sujet de ce qui lui était dû?—Oui, continuellement.

11169. Avez-vous su que quelques uns des efforts de M. Whitehead étaient dirigés dans le but de retirer quelqu'avantage qui, à ce moment, n'était pas considéré comme lui étant dû?—Non, je ne pense pas qu'il ait rien fait de semblable. Je ne pense pas qu'il ait fait aucun effort pour obtenir un avantage auquel il n'avait pas droit.

11170. Y a-t-il quelqu'autre question, ayant un rapport direct ou indirect avec le chemin de fer du Pacifique, sur laquelle vous pourriez nous fournir quelqu'information?—Non, je ne pense pas.

Banquier de Whitehead.

11171. Etiez-vous à cette époque le banquier de M. Whitehead?—Oui.

11172. Cela vous donnerait une connaissance de ses affaires meilleure que celle qu'on pourrait supposer à toute autre personne?—Certainement.

Construction du Télégraphe— Contrat No. 1.

Continuation de l'examen de JAMES H. ROWAN :

Par le Président :—

11173. Avez-vous produit une copie du rapport auquel vous avez fait allusion hier et qui se rapporte à votre inspection et la ligne traversant les détroits du lac Manitoba?—Oui ; je le produis (Exhibit No. 106). Vous m'avez demandé hier : "les recommandations relatives à la construction de la ligne télégraphique par MM. Sifton, Glass et Cie., étaient-elles par écrits." Lorsque j'ai parlé de l'inspection de la ligne télégraphique construite par Sifton, Glass et Cie., j'ai dit qu'un inspecteur avait du parcourir tous les travaux à l'époque de la construction ; et vous m'avez demandé si j'avais fait cette recommandation par écrit. J'ai dit que je le croyais, mais que j'en étais pas certain. Depuis, je me suis occupé de cette question et j'ai découvert que cette recommandation a été faite par écrit.

Rapport sur les détroits.

11174. Vers quelle date?—Le 9 juin 1877. Je consulte mon régistre des lettres et je lis l'extrait suivant du rapport dont une copie est conservée au bureau des ingénieurs :—

"Pour résumer le tout, je puis dire qu'à l'exception de trois endroits, le lac du Chien, les Détroits et la Baie du lac Manitoba, pour lesquels une convention spéciale a été faite, (Je n'ai pas été officiellement informé du fait) par l'entremise de M. Fleming, il n'y a rien qui puisse empêcher la ligne d'être entretenue en bon état de fonctionnement, si l'entrepreneur eût pris les précautions nécessaires pour la construction. Que cela n'ait pas été fait, c'est ce qu'on ne peut nier, et la conséquence est qu'il a eu à payer des dépenses considérables pour la réparer et l'entretenir. Comme résultat, je vois que ces deux articles lui ont déjà coûté presque autant que la reconstruction de la ligne dans toute sa longueur tandis que les interruptions fréquentes des travaux lui ont causé des pertes et ont causé des inconvénients au public. En faisant ces remarques il semble que je me censure moi-même pour ne pas avoir vu à ce que les travaux aient été convenablement exécutés. En réponse à ceci, je demande la permission de soumettre les remarques suivantes, qui seront corroborées, j'en suis sûr, par M. Fleming, Lors du commencement des travaux, j'ai suggéré de nommer quelqu'un pour surveiller la construction et accompagner les hommes de l'entrepreneur afin de voir à ce que les poteaux fussent enfoncés dans la terre, à une profondeur suffisante, qu'ils fussent convenablement assujettis et que les fils fussent convenablement reliés, vu qu'ils m'était impossible de faire plus qu'une inspection générale des travaux en remplissant les autres devoirs de ma charge ; vu surtout le fait que la ligne passant à travers un pays inhabité, il faudrait un temps considérable pour faire le voyage. On a considéré cependant qu'on n'avait pas besoin des services d'un tel officier, vu que l'entrepreneur était obligé d'entretenir la ligne pendant cinq ans. On considérait que ce fait était une garantie suffisante que, dans son propre intérêt il se donnerait la peine de construire solidement la ligne."

Rien pour empêcher la ligne d'être maintenue en bon état de fonctionnement si la construction eut été bien faite dans le principe. A suggéré que quelqu'un fût nommé pour surveiller la construction. Il était impossible au témoin de faire plus qu'une inspection générale. On croyait que le fait que l'entrepreneur était obligé d'entretenir la ligne pendant cinq ans, était une garantie suffisante que les travaux seraient bien exécutés.

En réponse à la question que vous m'avez posée hier, me demandant si j'avais fourni à M. Fleming une estimation du coût probable du prolongement nord de l'embranchement de Pembina, je désire répondre que je lui ai fourni cette estimation et qu'elle a été communiquée à M. Smellie, au bureau de M. Fleming, par une lettre portant la date du 16 juillet 1877. Vous m'avez demandé hier de produire le contrat intervenu entre le gouvernement et la compagnie de transport du nord-ouest relativement au transport des lisses. La première communication que j'aie reçue à ce sujet était contenue dans une lettre de M. Burpee portant

CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER— CONTRAT 5.A.

A fourni à M. Fleming l'estimation du coût probable du prolongement nord de l'embranchement de Pembina.

Transport des rails.

Produit les documents demandés.

là date du 25 juin 1875. Il m'envoyait une copie des documents relatifs au transport, à la livraison et à l'emmagasinage des lisses d'acier. Je produis ces documents avec la lettre (Exhibit No. 107). De plus le 19 mai 1876, j'ai reçu une lettre du secrétaire du Département des Travaux Publics, laquelle lettre contenait une copie officielle de ces mêmes documents. On m'a demandé des plans et profils des lignes d'essai du lac Traverse. On est à les préparer et ils seront prêts ce soir. On m'a interrogé hier au sujet de l'achèvement de la partie est de la section 14 par M. Whitehead, et d'une convention faite entre ce dernier et M. Sifton, laquelle convention devrait être sujette à l'approbation du Ministre des Travaux Publics. J'ai alors déclaré ce que je croyais, d'après mes souvenirs, être la substance de cette convention, nonobstant tout ce que tout document écrit pouvait contenir à l'encontre. Je produis maintenant des papiers qui, dans mon opinion, semblent confirmer les vues que j'ai alors exprimées. Ces papiers sont marqués A., B, et C, et ont été remis entre mes mains par l'ingénieur-contrôleur en second à l'époque de la transaction. Le papier marqué A est une lettre qui m'était adressée par Sifton, Ward & Cie., concernant la convention qu'ils avaient faite avec M. Whitehead. Elle porte la date du 13 septembre 1878. B, est la convention entre M. Whitehead et MM. Sifton, Ward & Cie., dûment signée et attestées, et portant la date du 13 septembre 1878. Le troisième document, marqué C. est une lettre de M. Francis J. Lynch, datée à Winnipeg en septembre 1878, adressée à MM. Sifton, Ward & Cie., et leur indiquant les diverses manières d'exécuter les travaux avec le coût respectif de chacune de ces manières. Je vais maintenant déposer ces papiers si j'en suis requis, et je crois qu'en les consultant, l'on se convaincra que je m'étais formé une opinion exacte sur la nature de la convention.

CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER—CONTRAT No. 14.

Produit des papiers confirmant ce qu'il avait déclaré de mémoire relativement à la convention entre Sifton et Whitehead.

TRACÉ DU CHEMIN DE FER—SECTIONS NOS. 14 ET 15.

11175. Nous n'en avons pas besoin maintenant. S'ils sont demandés vous les enverrez à Ottawa par la poste. Vous rappelez-vous si M. Carre a étudié une ligne beaucoup plus au sud que le tracé actuel de la section 15?—Oui; il a fait une étude de la ligne sud.

La ligne au sud de la section 15 a été étudiée par Carre.

11176. Les profils de cette ligne ont-ils été terminés?—on a terminé un profil de la partie qu'il a étudiée.

11177. Avez-vous examiné ce travail?—Oui.

11178. Avez-vous considéré que cette ligne était avantageuse?—Sous certains rapports.

Sous certains rapports plus avantageux que la ligne actuelle.

11179. Comment peut-elle être comparée à la ligne actuelle?—Surtout en ce qui concerne le montant des travaux, je crois que c'était une section plus avantageuse sous certains rapports que la ligne actuelle.

11180. A tout prendre croyez-vous qu'on eut dû l'adopter de préférence à l'autre?—Je ne crois pas.

Mais elle aurait allongé la ligne et bien que les travaux eussent été plus faciles on n'aurait rien épargné.

11181. Pourquoi pas?—Parce que cela eût allongé considérablement la ligne. Bien que le montant des travaux eût été moins considérable que celui des travaux de l'entreprise actuelle, No. 15, l'ingénieur en chef, qui de concert avec moi a étudié la question à fond, a cru qu'aucune épargne n'aurait pu être effectuée s'il nous avait fallu abandonner les travaux déjà faits sur la section 14, ce qui serait devenu nécessaire si l'on eût adopté cette ligne. L'augmentation de sa longueur, le coût de

Tracé du chemin de fer— Contrats Nos. 14 et 15. Ligne au nord du Lac Manitoba.

la construction du surcroît de longueur et le coût de l'exploitation sur l'excédant de la distance pour tous les temps à venir, tout cela et d'autres questions semblables qui ont été mûrement considérées par moi-même et par l'ingénieur en chef, ont porté ce dernier à en venir à la conclusion qu'il valait mieux, à cette époque, s'en tenir à la ligne actuelle que de tenter d'opérer un changement.

Il aurait fallu abandonner les travaux exécutés sur la section 14.

11182. Je crois qu'on en est venu à cette conclusion après qu'on eut décidé d'adopter la ligne traversant les detroits?—Oui, c'est là ce que je veux dire lorsque je dis que cela aurait augmenté la longueur totale de la ligne et que cela l'aurait amené en dehors de la direction qu'il était à désirer que l'on suivît.

On en est arrivé à cette conclusion après qu'on eut choisi la ligne traversant les détroits, en conséquence cela aurait allongé la ligne.

11183. Si l'on eût adopté la ligne projetée en premier lieu, c'est-à-dire, la ligne passant au sud du lac Manitoba, aurait-il été possible d'utiliser la ligne sud de M. Carre et de diminuer ainsi le coût du chemin de fer?—Je crois que cela est très probable, si c'eût été là la première ligne établie lors du commencement des études de lignes.

La ligne au sud du lac Manitoba aurait probablement rendu plus praticable la ligne au sud de la section actuelle, No. 15, et aurait rendu toute la ligne moins dispendieuse.

11184. Voici ce que j'entends : si avant que le gouvernement se fût engagé à faire aucune dépense, un choix eût été fait des deux tracés à partir du Portage-du-Rat, l'un par la ligne actuelle jusqu'à Selkirk, et de là vers le nord et vers le nord-ouest en traversant les detroits du lac Manitoba, et l'autre la ligne sud, à partir du Portage-du-Rat, telle qu'étudiée par M. Carre, en traversant la rivière quelque part au sud de Selkirk de manière à la prolonger au sud du lac Manitoba, lequel des deux tracés eut été le plus avantageux dans l'intérêt du public?—Je ne suis pas en mesure de déclarer positivement lequel des deux, mais je crois que c'eût été probablement la ligne sud.

11185. Si vous n'avez pas comparé les deux lignes, il n'est guère probable que vous puissiez exprimer une opinion quant au montant représenté par les avantages que l'une pouvaient offrir sur l'autre?—Non; je ne saurais le dire; parce que lorsque nous avons eu l'occasion d'établir la comparaison, nous étions liés par certains faits.

11186. Des entreprises avaient été adjugées et on avait dépensé de l'argent, de sorte que ce n'était plus une simple question de génie civil?—Non, nous avons cru qu'à cette époque, il n'était pas nécessaire ni même utile d'envisager la question au point de vue dont vous parlez.

Lorsque la comparaison a dû être établie, le choix n'était plus une question de génie civil.

11187. En admettant que le gouvernement se fût engagé à traverser la rivière à Selkirk et qu'aucune dépense n'eût été faite à l'est de la rivière Rouge, sur la section 14, la ligne sud étudiée par M. Carre et se raccordant avec le tracé actuel quelque part dans la section 14, aurait-elle été une ligne plus avantageuse que celle qui est actuellement adoptée pour les sections 14 et 15?—Il ne m'est guère possible de dire si elle l'eût été ou non.

11188. Croyez-vous que la principale raison pour ne pas adopter la ligne sud de M. Carre, était que les travaux étaient trop avancés sur la section 14 dont l'entreprise avait alors été adjugée?—Je crois que c'était là une des principales raisons.

L'une des principales raisons pour ne pas adopter la ligne de Carre était que les travaux étaient trop avancés sur la section 14.

11189. Vous rappelez-vous qu'il y ait eu d'autres raisons?—J'en ai mentionné une—la longueur de la ligne et le coût de l'exploitation pour tout le temps à venir.

Tracé du chemin de fer— Contrats Nos. 14 et 15. Ligne au nord du Lac Manitoba.

La ligne de Carre aurait allongé le tracé de cinq milles.

11190. Savez-vous de quelle distance la ligne se serait trouvée allongée?—Si ma mémoire ne me fait pas défaut, je crois que cela l'aurait allongée d'euviron cinq milles.

11191. Y a-t-il quelque moyen de calculer le coût probable de l'exploitation du chemin?—Oui.

11192. Quel est ce moyen?—En calculant la longueur du chemin les rayons de courbures et la hauteur des rampes vous trouvez le montant du trafic qui peut-être transporté sur la voie par des locomotives d'une force donnée, ce qui vous coûterait une somme de tant, puis vous calculez le coût du combustible, de l'huile et des autres ingrédients qui sont requis.

Par M. Keefer :—

Comment on arrive à trouver la ligne la plus avantageuse.

11193. Mais avec les mêmes rampes et les mêmes rayons de courbure, cela se réduit à une question de tant par mille?—Oui.

Par le Président :

11194. Si le capital appliqué à la construction de l'une était tellement moindre que celui qui serait requis pour l'autre, que l'épargne effectuée sur l'intérêt de ce capital s'élevait à plus que l'épargne provenant de la réduction des dépenses d'exploitation sur l'autre, cela vous permettrait de dire laquelle des deux serait la plus avantageuse à adopter?—Je ne crois pas que cela seul suffirait.

11195. Quels seraient les autres éléments importants de ce calcul?—Le pays appelé à bénificier de l'existence de la voie ferrée et les probabilités du trafic plus ou moins considérable fourni par la région que le chemin traverserait.

11196. En supposant que le trafic local serait égal sur les deux lignes, y aurait il encore quelqu'autre chose pouvant constituer un élément important de ce calcul?—Oui, je le crois. Je crois que pour un chemin de fer transcontinental comme celui-ci doit l'être, toute chose égale d'ailleurs il vaut mieux que la ligne soit la plus courte possible.

Pour une ligne transcontinentale le tracé le plus court est le meilleur.

11197. C'est-à-dire laissant de côté la question du capital et des intérêts impliqués dans la construction de l'une et dans l'exploitation de l'autre, la ligne qui pourrait être parcourue dans le plus court espace de temps attirerait un montant plus considérable de trafic à parcours total qu'une ligne plus longue ne pourrait en attirer?—Oui.

C'est pour cette raison qu'on a projeté la ligne traversant les détroits.

11198. Etes-vous d'opinion que c'est là une des raisons pour lesquelles la ligne directe à partir des détroits du lac Manitoba a été projetée à une certaine époque?—Je le suis.

11199. Voulez-vous dire que la perspective offerte par le fret à parcours total et les voyageurs a été considérée comme un élément important dans la solution du problème?—Je suis d'opinion qu'elle a été considérée comme telle et que le but était de trouver la route la plus courte et la moins dispendieuse d'un océan à l'autre.

Tracé du chemin de fer— Contrats Nos. 14 et 15. Ligne au nord du Lac Manitoba.

11200. Savez-vous si l'on a pris en considération la question du trafic local sur une autre ligne qui n'aurait pas été la plus courte?—Je ne saurais dire.

Adoption de la ligne la plus courte. On espérait que le trafic local serait augmenté par les embranchements.

11201. Cette question a-t-elle été prise en considération en aucun temps lorsque l'ingénieur en chef et vous-même avez discuté la question?—Ma réponse à ceci sera donnée avec quelque hésitation pour la raison suivante : Je ne suis pas certain, mais je crois relativement à cette question que l'on s'attendait à ce que les travaux de construction du chemin de fer seraient poussés avec beaucoup de rapidité et que l'on avait l'intention d'en faire un chemin transcontinental direct. Pendant ce temps, c'est-à-dire pendant le court délai durant lequel on espérait construire le chemin, le trafic local devait être peu considérable. Le trafic local devait être fourni subséquemment par les embranchements à part ce que la ligne même devait transporter lorsque le pays aurait été mieux colonisé.

11202. Voulez-vous dire que la nécessité de le terminer à courte échéance a amené l'impossibilité de lui donner tous les avantages qu'il aurait pu avoir si le temps eut été moins court—en d'autres termes, voulez-vous dire qu'on avait recommandé de le construire a bref délai et moins avantageusement que si l'on eût pris plus de temps pour le construire?—D'après ce que j'ai compris, l'intention a toujours été de pousser rapidement la construction du chemin et de le terminer à courte échéance sur tout son parcours, et en conséquence le trafic local ne pouvait être considérable durant ce laps de temps, je veux dire pendant le temps compris entre le commencement des travaux et l'achèvement du chemin.

11203. Dans votre opinion le chemin serait il une entreprise plus profitable si l'on eût eu pour but, non de le construire aussi promptement que possible mais d'en faire une entreprise rémunérative?—Je ne crois pas pouvoir répondre à cette question.

11204. Je veux savoir si l'on a tenu compte de cette question dans la solution du problème?—Je m'imagine qu'on en a tenu compte, mais cela ne peut être qu'une supposition de ma part.

11205. Vous rappelez-vous si l'ingénieur en chef et vous même avez étudié cette question ou s'il a entrepris de la résoudre seul?—Je ne crois pas qu'il m'ait consulté sur ce point particulier.

S'il eût su tout ce qu'il sait maintenant sur l'étendue et la fertilité de la contrée, il eût, peut-être, en faisant le choix d'un tracé, pris en considération la question de la colonisation.

11206. En votre qualité d'ingénieur, et sans tenir compte de ce qui a eu lieu, êtes vous d'opinion qu'il eût été plus profitable de prendre en considération la colonisation du pays à travers lequel le chemin de fer devait passer, de façon à augmenter le trafic local dès le commencement plutôt que d'attendre qu'il eût été développé par les embranchements?—Lorsqu'on a entrepris les travaux si j'eusse connu le pays comme je le connais maintenant, il est probable que cette considération eût influé fortement sur ma décision; mais à cette époque la vaste étendue et la grande fertilité de cette région étaient si peu connues que je ne crois pas que j'eusse pu accorder à cette question toute l'attention qu'elle méritait.

11207. D'après ce que nous connaissons aujourd'hui croyez-vous, en votre qualité d'ingénieur, qu'il soit heureux que l'on ait décidé de faire

Tracé du chemin de fer— Contrats Nos. 14 et 15. Ligne au nord du Lac Manitoba.

passer le chemin dans la ligne la plus directe à travers le continent, sans tenir compte des facilités offertes à la colonisation par le pays qu'il devait traverser ?—Je crois que pour une ligne devant être construite dans le but d'offrir un moyen de transport rapide à travers le continent, je sacrifierais quelques-uns des avantages pouvant être obtenus au moyen du trafic local et du développement des ressources du pays, pour en faire la ligne la plus directe et la plus courte possible d'un océan à l'autre, pourvu que les accidents du terrain sur cette ligne ne fussent pas de nature à augmenter considérablement le coût de la construction en sus de ce que coûterait la construction d'un chemin à travers un pays plus favorable à la colonisation.

La décision de Fleming était juste tant au point de vue du passé qu'au point de vue du présent.

11208. Alors dois-je comprendre que, d'après vous, la décision prise à cette époque était juste ?—Je crois que ce que le chef a décidé était juste.

11209. Voulez-vous dire, juste d'après les lumières d'alors ou d'après ce que nous connaissons aujourd'hui ?—Je crois qu'elle est encore juste.

11210. Alors, il s'en suit que le trafic à parcours total obtenu par la ligne la plus courte serait plus profitable que toute augmentation de trafic local qui aurait pu être obtenu en passant à travers un pays plus habitée ?—Ce n'est pas ce que je comprends, pour la raison suivante : une ligne à parcours total est une ligne mère, tout le trafic local qui pourrait surgir serait amené par les embranchements à cette ligne dès qu'elle serait complétée. Il n'est pas probable que deux grandes lignes mères soient construites à travers le continent à peu de distance l'une de l'autre, et le chemin continental à parcours non interrompu, quoique n'ayant peut-être pas été placé dans la meilleur position possible relativement au trafic local en premier lieu, finirait en fin de compte par avoir ce trafic local.

Le trafic local viendra après que le pays sera colonisé et que les embranchements seront construits.

11211. Cela n'arrivera-t-il pas après que l'on aura encouru de nouvelles dépenses pour la constraction d'embranchement ?—Certainement. Après que le pays aura été colonisé et que des embranchements auront été requis.

11212. L'avantage offert par le trafic local devant être obtenu ultérieurement ne serait-il pas diminué si le coût de la construction de ces embranchements, ajouté au coût primitif de la ligne la plus courte excède le montant qu'il aurait fallu dépenser pour allonger d'abord la ligne ?—Il me semble qu'en posant ainsi la question vous ne tenez aucun compte du trafic à parcours total.

11213. Je n'ai pas l'intention de le faire ?—En construisant une ligne à parcours total plus courte pour lutter avec les lignes transcontinentales, vous lui donnez la supériorité nécessaire pour cette concurrence et les tronçons locaux qui seront construits plus tard lui donneront en outre un trafic local considérable.

Le grand but était de construire un chemin de fer transcontinental sans tenir compte du trafic local.

11214. Naturellement le montant du trafic à parcours total ou plutôt la proportion pour cent du trafic à parcours total sur tout le trafic fournirait son élément important dans votre calcul ; par exemple, si, sur ce chemin, un vingtième des recettes totales se composait des recettes pour le trafic à parcours total cela affecterait considé ablement toute

Tracé du chemin de fer. Contrats Nos. 14 et 15 Ligne au nord du Lac Manitoba.

la question?—Oui ; mais relativement à cette question et à la construction du chemin de fer du Pacifique Canadien, j'ai toujours compris que le grand but était la construction d'un chemin de fer transcontinental.

11215. Voulez-vous dire en dehors de la question de savoir si l'entreprise serait rémunérative?—Tout à fait en dehors de la question de trafic local.

11216. Voulez vous dire que le montant du trafic à parcours total, qu'il eût été considérable ou non n'entrait pas comme élément dans les calculs des ingénieurs?—Non ; le calcul était qu'il y avait un montant considérable de trafic à parcours total en conséquence du rapprochement des distance, de la rectitude de la ligne à travers le continent et des pentes très faciles que nous pouvions établir sur cette ligne.

11217. Savez vous s'il a été fait des calculs sur la valeur probable du trafic à parcours total comparé au chiffre total du trafic?—Je ne puis le dire.

11218. Savez-vous dans quelle proportion pour cent le trafic à parcours total entre dans le trafic total de toute ligne transcontinentale?—J'ai lu quelque part la proportion du trafic à parcours total sur le *Union* ou le *Central Pacific Railway*, mais je ne me rappelle pas le montant. Je m'imagine cependant que le trafic à parcours total n'entre que pour une faible proportion comparée à celle du trafic local.

Proportion du trafic à parcours total sur une ligne transcontinentale.

11219. Croyez-vous qu'il dépasse un septième?—Il m'est impossible de le dire en ce moment.

11220. En supposant que ce soit un septième du tout, le reste dépendra de la nature du pays traversé par le chemin de fer. Par exemple, il sera d'autant plus considérable que le pays sera mieux colonisé ou qu'il s'y fera plus de commerce?—Oui.

11221. Maintenant si le trafic à parcours total sur cette ligne n'excède pas un septième du tout, quel serait croyez-vous l'élément le plus important pour décider si l'on doit choisir la ligne la plus directe et la plus courte ou la ligne la plus longue à travers un pays bien colonisé et où il se fait plus de commerce?—Je crois que si j'abandonnais l'idée de construire un chemin de fer transcontinental je construirais la ligne dans la région la plus habitée. Du montant que l'on cesse de considérer la construction d'une voie transcontinentale comme le point le plus important de l'entreprise, il est plus avantageux de faire passer le chemin à travers la région qui fournira le plus de trafic local, sans s'occuper de la longueur de la ligne.

11222. J'ai compris que vous disiez qu'en votre qualité d'ingénieur, la raison pour laquelle vous préfériez la ligne transcontinentale la plus courte c'est qu'elle attirerait plus de trafic à parcours total, ce qui serait plus important que la valeur du trafic local dans les régions habitées?—Vous m'avez mal compris ; ce que je veux donner à entendre c'est que l'intention et le but en construisant le chemin de fer du Pacifique était de le mettre en état de rivaliser avantageusement avec les lignes transcontinentales dans d'autres parties du continent.

En construisant le chemin de fer Pacifique Canadien, le but était de le mettre en état de rivaliser avantageusement avec les autres lignes transcontinentales.

11223. Si après cette concurrence les affaires ne dépassaient pas un septième du trafic total, comment cela affecterait-il la question.—Je

Tracé du chemin de fer—Contrats Nos. 14 et 15 Ligne au nord du Lac Manitoba.

veux dire un septième du trafic total qui aurait été assuré si l'on eut passé la ligne à travers une région mieux colonisée ?—Voulez-vous dire comme entreprise financière ?

Si, apres l'achèvement de la ligne, le trafic à parcours total ne devait pas dépasser un septième du trafic total qui eût été assuré par le passage du chemin à travers une région mieux colonisée ; comme question purement financière, le témoin aurait préféré allonger la ligne.

11224. Oui ?—Comme entreprise financière, je serais disposé à allonger la ligne de manière à avoir le trafic local.

11225. Voulez-vous dire que la question du montant du trafic à parcours total que l'on devait s'assurer par cette ligne n'était pas une question purement financière ?—Je crois qu'elle ne l'était pas. Je puis me tromper, mais je ne crois pas.

Mais ce n'était pas seulement une question financière, c'était une question nationale et affectant les intérêts de l'Empire.

11226. Quelle était l'autre question ?—Je crois que c'était une question nationale et affectant les intérêts de l'empire.

11227. Dois-je comprendre que les intérêts de ce pays et la probabilité d'une rémunération pécuniaire n'ont pas été considérés comme étant une question aussi importante que les intérêts de l'empire lorsqu'il s'est agi de construire cette voie ferrée ?—Je n'en sais absolument rien. Je croyais que vous me demandiez mon opinion.

11228. C'est ce que je vous demandais, mais vous avez raconté ce qui a été fait et vous êtes revenu de la décision que vous avez donnée en premier lieu ?—Ceci n'est qu'une supposition de ma part. Lorsque je dis que je crois qu'il en était ou qu'il n'en était pas ainsi, ma réponse est que, comme entreprise purement financière, je serais d'avis d'allonger la ligne afin d'assurer au chemin un montant plus considérable de trafic local.

Pour le moment, en dehors des intérêts impériaux, la ligne la plus longue, donnant plus de trafic, serait la meilleure au point de vue pécuniaire.

11229. En dehors des intérêts impériaux et d'après ce que nous savons aujourd'hui, quelle serait, dites-vous, l'entreprise la plus avantageuse au point de vue du génie civil et de la finance. Serait-ce de construire une ligne courte et directe en vue du transit rapide à travers le continent, ou une ligne plus longue et qui donnerait plus de trafic venant d'une région où la population serait plus ou moins dense ?—Je crois que, pour le présent, la ligne la plus longue et donnant le plus de trafic au chemin serait la meilleure.

11230. Vous voulez dire meilleure au point de vue pécuniaire et sans avoir égard aux intérêts de l'empire ?—Exactement.

11231. Alors, s'il existe dans votre esprit des raisons pour choisir la ligne la plus courte et la plus directe à travers le continent, ces raisons sont plutôt la considération des intérêts de l'empire que celles des résultats pécuniaires pour le Canada ? Vous comprendrez que je ne vous demande maintenant autre chose que votre propre opinion individuelle ?—Alors ma réponse est que j'allongerais quelque peu la ligne pour assurer au chemin le trafic local.

Nixon, payeur et pourvoyeur— Transactions privées avec Alloway.

Continuation de l'examen de GEORGE BROWN :

Par le Président.

11232. Avez-vous sur vous le livre mentionné dans le subpœna qui vous a été signifié ?—J'ai un livre montrant tous les billets escomptés à la banque d'Ontario. Produit un livre contenant tous les billets escomptés à la Banque d'Ontario.

11233. Voulez-vous, s'il vous plaît, l'examiner et voir s'il contient une mention d'aucun billet ou acceptation faite par W. F. Alloway ou Thomas Nixon et tirés ou endossés par l'un ou l'autre ?—Je n'ai nul désire de m'immiscer dans les affaires des autres.—Pouvez-vous me donner une date ? J'aimerais aussi qu'on prît note du fait que je rends ce témoignage sous protêt. S'il y a eu quelque chose, je ne crois pas qu'il y ait eu aucunes transactions depuis plusieurs années.

11234. Nous ne voulons rien connaître d'aucun billet sur lequel un seul de ces deux noms figure, mais seulement des papiers qui portent ces deux noms. Nous désirons d'abord que vous trouviez s'il est fait mention d'un tel document ?—J'en trouve un. Trouve en novembre 1875, l'entrée d'un billet de $1,000, W. F. Alloway, faiseur, Thomas Nixon, endosseur.

11235. A quelle date ?—En novembre 1875.

11236. Quel est le montant du papier ?—$1000. Je ne fais que prendre dans mes livres. Je ne puis dire. Nos livres portent en tête des colonnes les mots : " Promoteur " et " accepteur." Dans une autre colonne " receveur " et " endosseur " " Pour qui escompté."

11237. Quel est le nom de votre livre ?—" Régistre de l'escompte."

11238. Quel nom trouvez-vous enregistré comme faiseur ou accepteur ?—W. F. Alloway.

11239. Quel nom trouvez-vous enregistré comme endosseur ?—Thomas Nixon.

11240. Quel nom trouvez-vous comme étant le nom de la personne pour laquelle le billet a été escompté ?—C'est le nom de W. F. Alloway qui est enregistré ici. Escompté pour W. F. Alloway.

11241. Est-il probable que vous ayez maintenant en votre possession l'original dont il est fait mention ?—Non.

11242. Est-là l'un des livres de votre banque ?—Oui.

11243. Quelle banque ?—La banque d'Ontario.

11244. Etes-vous gérant et agent de cette banque ?—Oui.

11245. Trouvez-vous d'autre mention de papiers de ce genre ?—Si vous pouviez seulement me donner une date.

11246. Je crains de ne pouvoir vous aider. Nous nous enquérons de faits au sujet desquels nous ne connaissons rien. Nous cherchons à découvrir ce que les autres savent ?—C'est là une question qui s'applique à 2000 ou 3000 billets escomptés, et il serait presque impossible de découvrir.

11247. Si vous dites que vous ne pouvez pas répondre dans un délai raisonnable, nous vous accorderons encore du temps ?—Je crains que cela prendrait trop de temps de faire cette recherche maintenant.

Nixon, payeur et pourvoyeur— Transactions privées avec Alloway.

11248. Pouvez-vous, de mémoire, dire s'il y a eu d'autres billets que celui-là?—Non, je ne pourrais pas le dire.

11249. Peut-être ne sera-t-il pas nécessaire de continuer cette enquête; si nous désirions le faire nous vous notifierons du fait afin de vous donner le temps de consulter vos livres.

Rowan.

Suite de l'interrogatoire de J. H. ROWAN :

CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER— CONTRAT No. 15.

Par le Président :

Vérification des mesurages fait par Peter Grant.

11250. Le mesurage fait par Peter Grant des travaux de la section 15 a-t-il été vérifié?—Je crois qu'il l'a été.

11251. Savez-vous pourquoi on a ordonné cette vérification?—Non; je ne le sais pas.

11252. Savez-vous quel en a été le résultat?—Je ne le sais pas. J'aimerais à dire que je ne le sais pas. Je sais que le mesurage a été fait et que nous lui avons donné toute l'assistance possible pour le faire.

Reçut notification officielle que les travaux avaient été enlevés à Whitehead avec instructions de la lui signifier.

11253. Savez-vous quelles sont les raisons qui ont été données pour enlever l'entreprise No. 15 à M. Whitehead?—Un document officiel m'a été envoyé d'Ottawa avec instruction de le signifier à M. Whitehead. Je l'ai lu et je le lui ai signifié. Ce document était, autant que je puis me rappeler, une notification que les travaux lui avaient été enlevés. Comme il était alors absent, son avocat accepta la signification. A part cela je ne connais rien de la question excepté en ma qualité d'ingénieur du district. Je sais que les travaux n'étaient pas exécutés d'une manière satisfaisante.

11254. Il y a une question qui a été très discutée, c'est la question de savoir d'où est venue l'autorisation de changer la nature des travaux sur la section 15, en abandonnant le système des chevalets pour adopter celui du remblai continu : vous rappelez-vous qui a d'abord autorisé ce changement?—Je me rappelle exactement toutes les circonstances qui ont accompagné ce changement, car j'ai rendu témoignage sous serment au sujet de toute cette question devant le comité du Sénat, à Ottawa, il y a environ un an et demi.

11255. Pouvez-vous dire qui a ordonné ce changement en premier lieu—qui avait l'autorisation de le faire?—D'après ce que j'ai entendu dire, la question d'autorisation de faire est une question à débattre.

Marcus Smith a autorisé le témoin à abandonner le système des chevalets pour celui de la chaussée en terre continue, sur une partie des travaux.

11256. Je vais modifier ma question en disant : quelle est la première personne qui a prétendu avoir cette autorisation?—C'est le sous-ingénieur-contrôleur qui m'a autorisé à faire les changements.

11257. Voulez-vous dire M. Smith?—Oui, M. Marcus Smith. J'ai considéré son ordre comme suffisant. Ceci ne s'applique cependant qu'à l'adoption de la chaussée en terre à la place des chevalets sur une partie des travaux. L'autorisation pour le changement complet m'a

Construction du chemin de fer—Contrat No. 15.

été communiqué l'année dernière par l'ingénieur en chef, M. Fleming. La lettre qu'il m'a adressé déclare que le gouvernement approuvait le changement et l'avait autorisé.

11258. Vous rappelez-vous si vous aviez autorisé l'entrepreneur à faire quelque changement avant que M. Smith ne vous eût ordonné de le faire?—Non.

11259. Voulez-vous dire que vous ne vous en rappelez pas ou que vous n'avez pas autorisé le changement?—Je ne me rappelle pas avoir autorisé aucun changement avant d'en avoir reçu l'autorisation de M. Smith.

11260. Pouvez-vous dire maintenant de combien, en chiffres ronds, le coût total des travaux de la section 15 excèdera l'estimation, du coût faite à l'époque de l'adjudication de l'entreprise?—Oui; l'estimation primitive du coût était d'environ $1,600,000, d'après les soumissions reçues. L'estimation du coût de l'achèvement des travaux est de $2,500,000.

Estimation primitive du coût de la section, $1,600,000; coût estimé pour son achèvement $2,500,000.

11261. Alors la différence est d'environ?—$900,000.

11262. Le système des chevalets aurait été moins dispendieux que le système actuellement adopté?—C'est une simple question de construction.

11263. Je veux dire le prix de revient—le coût de la construction?—Oui.

11264. Pouvez-vous dire combien, sur cette différence de $900,000, on a probablement dépensé en conséquence de l'abandon des chevalets pour la chaussée en terre?—Environ $250,000, je crois.

$250,000 dépensés en conséquence de la substitution de la chaussée en terre aux chevalets; $650,000 dûs à un surcroît d'excavation dans le roc vif.

11265. A quoi attribuez-vous la balance de $650,000?—A un surcroît d'excavations dans le roc vif, sur la quantité de pierre qui a été réellement enlevée de la ligne, en sus du montant fixé dans les quantités approximatives fournies aux soumissionnaires.

11266. Cela est-il dû à un changement dans le niveau ayant eu pour effet d'augmenter les quantités ou est-ce dû à des erreurs dans les calculs primitifs?—Il y a divergence d'opinion sur ce point.

Ce dernier article est dû en partie au changement de niveau et en partie à l'inexactitude dans les calculs.

11267. Quelle est votre opinion à ce sujet?—Je crois que cela est dû à ces deux causes—en partie à ces deux canses.

11268. Quel montant de l'augmentation a été causé par le changement de niveau?—Je ne puis en ce moment répondre à cette question. Lorsque la différence a été d'abord découverte M. Carre a entrepris d'en donner une explication. Je dois dire qu'à l'époque où les quantités devaient être fournies aux soumissionnaires de cette entreprise ont été demandées pour cette adjudication, M. Carre était à la campagne occupé à lever les sections transversales de la section 15. Je reçus d'Ottawa des instructions demandant une estimation des quantités probables qui seraient requises, ces quantités devant être fournies aux soumissionnaires, et j'ai envoyé chercher M. Carre sur la ligne pour qu'il pût m'aider à calculer les quantités, et, comme on était très pressé pour les avoir, je lui ai donné instruction de calculer les quantités de pierre

Explication quant à la différence entre les quantités estimées et les quantités réelles.

Construction du chemin de fer—Contrat No. 15.

et de terre tandis que je dressais les plans des chevalets et que je calculais les quantités de travaux en bois qui seraient requises pour traverser les vides. Il me donna les quantités de pierre requises et m'indiqua en même temps une amélioration dans le tracé primitif, amélioration à laquelle il travaillait alors et qui aurait pour effet de raccourcir considérablement la ligne.. En conséquence de cette amélioration probable nous avons retranché 20,000 verges de pierre. Si ma mémoire ne me fait pas défaut, la quantité qu'il avait trouvée était de 320,000 verges, et, croyant que nous pouvions en toute sûreté, retrancher les 20,000 verges à cause du bout de ligne qui serait retranché de la longueur de la ligne par cette déviation à laquelle il travaillait, j'ai accepté ces chiffres comme exacts avec cette déduction et je les ai envoyés à l'ingénieur-en-chef avec mon estimation des autres quantités. Ce n'est qu'assez longtemps après que j'ai été informé du fait qu'il y aurait une différence anssi considérable entre la quantité de pierre devant être nécessairement enlevée et la quantité fournie aux soumissionnaires. J'ai attiré là-dessus l'attention de l'ingénieur-en-chef. Il en a été très-surpris et très-mécontent lorsque je l'ai informé de ce fait et voulait que je lui donnasse quelque explication sur la possibilité d'une erreur aussi considérable. M. Carre ayant calculé les quantités de pierre j'en appelai à lui pour une explication, afin de pouvoir la transmettre à M. Fleming, car ce dernier était comme je l'ai dit tout a fait surpris de constater une telle différence entre la quantité donnée et la quantité réelle. Je crois que M. Carre a fourni une explication à l'ingénieur-en-chef—je crois qu'il doit y en avoir une copie conservée au bureau. Ce document explique en grande partie l'augmentation de la quantité et le coût actuel des travaux, comparé au coût estimé dans les blancs de soumission, et plusieurs personnes ont cru, en conséquence, que l'augmentation dans le coût est due à la substitution du remblai au système des chevalets, tandis qu'en réalité une grande partie de l'augmentation du coût est due à l'inexactitude de l'estimation primitive de la quantité de pierre devant être enlevée.

Carre a donné une explication à Fleming.

Pas de données suffisantes, en premier lieu pour pouvoir arriver à une estimation tant soit peu exacte des quantités.

11269. Comprenez-vous que cette erreur dans l'estimation primitive soit due à un faux calcul sur les données qui avaient été fournies, ou croyez-vous qu'il était impossible d'obtenir des données suffisantes pour faire un calcul exact ?—En premier lieu nous n'avions pas de données suffisantes pour arriver à rien qui ressemblât à un calcul exact des quantités.

Croit qu'il doit aussi y avoir eu une erreur dans le calcul.

11270. L'erreur ne se trouve pas alors dans les calculs faits sur les données fournies ?—Ce n'est pas ce que je veux dire. Je crois qu'il a dû y avoir quelque erreur dans le calcul, mais en même temps, j'affirme positivement que nous n'avions pas les données suffisantes pour arriver à une estimation exacte ni à rien qui ressemblât à une estimation exacte. Je crois, cependant, qu'il a dû y avoir, à part cela, une erreur dans le calcul, quoique, en justice pour M. Carre, je dois dire qu'il était d'opinion qu'il n'y avait pas d'erreur et qu'il a tâché d'expliquer comment cela se faisait.

Nécessaire avant de faire le calcul des quantités de faire les profils et les sections transversales de la ligne.

11271. Avant que de faire les calculs des quantités, quels renseignements sont obtenus par les personnes employées à la campagne ?—Les profils longitudinaux du pays le long de la ligne centrale du chemin de fer sont pris, et subséquemment aux intervalles voulus des sections transversales sont levées pour indiquer les coupes et les remblais.

Construction du chemin de fer—Contrat No. 15.

11272. Savez-vous si, dans le cas actuel, les calculs ont été faits sur la ligne centrale seulement ou sur les renseignements additionnels offerts par les sections transversales ?—Sur la ligne centrale seulement, autant que je me rappelle.

Dans le cas actuel les calculs ont été basés sur la ligne centrale seulement.

11273. Vous rappelez-vous s'il a été supposé pour les fins de ce calcul que la surface du terrain était nivelé et si le calcul a été fait d'après cette supposition ?—C'était la seule base sur laquelle on pût faire un calcul à cette époque.

En conséquence d'après la supposition que le pays était plat et uni.

11274. Alors vous croyez que le calcul a été fait ainsi ?—C'est ainsi qu'il a été fait.

11275. Comment les particularités de la ligne étaient-elles rapportées par la personne employée à la campagne ?—Dans le livre de niveaux.

11276. Est-ce qu'il enregistre les détails de chaque localité à mesure qu'il avance sur la ligne ?—Il prend des niveaux le long de la ligne centrale du chemin de fer et il enregistre l'élévation de la hauteur du terrain à chaque 100 pieds ou cinquante pieds ça et là. Ceci est nécessaire avant que l'on ait une certaine donnée supposée. Subséquemment une ligne de niveau, qui est censée représenter le niveau de formation ainsi qu'on l'appelle,—à environ dix-huit pouces en dessous des lisses—est tirée sur le profil, équilibrant les coupes et les remblais, ou autrement selon qu'on le juge convenable ; et la profondeur au-dessous de la ligne de niveau dans les coupes est le chiffre au moyen duquel on fait un calcul approximatif des quantités.

Comment les quantités sont calculées en prenant la ligne centrale comme base du calcul.

11277. Le livre de niveaux contient-il des données suffisantes pour permettre de répéter le calcul si cela est jugé nécesaire ?—Certainement.

11278. Savez-vous si les calculs ont jamais été répétés d'après les données ainsi enrégistrées, afin de découvrir si M. Carre s'était réellement trompé dans ses calculs ?—Je suis sous l'impression que M. Carre les a lui-même tous recommencés.

11279. Si je comprends bien, à l'aide de ce livre de niveaux contenant ces données, toute personne n'étant pas attachée au personnel du service de la compagnie peut faire le calcul ?—Oui.

11280. De sorte que sans la présence de M. Carre, il était possible de s'assurer d'après le livre de niveaux si les calculs de ce monsieur, quant aux quantités, étaient exacts d'après les données fournies par ce livre ?—Oui en supposant que le pays eût été plat.

L'exactitude des calculs de Carre aurait pu être éprouvée par n'importe qui à l'aide du livre de niveaux.

11281. Certainement, et je comprends que l'on a supposé qu'il en était ainsi sur tout le parcours, pour les fins de ce calcul ?—Oui.

11282. Mais, bien que ses calculs puissent être répétés et éprouvés vous n'êtes pas certain que l'on se soit jamais assuré s'il s'était trompé ou non dans ses calculs ?—Je suis certain qu'on s'est assuré qu'il s'était trompé.

11283. Où s'est-on assuré de cela ?—Lorsque j'ai découvert que la quantité de pierre excédait 500,000 verges au lieu de 300,000.

11284. Avez-vous trouvé cela au moyen de calculs faits d'après son livre de campagne qui offre des données suffisantes, ou est-ce seule-

Construction du chemin de fer—Contrat No. 15.

mpnt d'après le résultat que vous dites qu'on s'en est assuré?—Cela a été découvert lorsque nous avons calculé d'après les sections transversales que la quantité de pierre qu'il faudrait réellement excédait les chiffres donnés par M. Carre. Que l'on ait repassé ou non les chiffres du profil de la simple ligne centrale, c'est ce que je ne saurais dire maintenant, mais je crois que c'est ce que l'on a fait.

11285. Les renseignements fournis par les sections transversales offriraient des données tout-à-fait nouvelles pour le calcul?—Certainement, et des donnés exactes.

11286. Ce que je veux savoir maintenant ne s'applique pas à cette question; j'ai compris que vous disiez que M. Carre prétendait qu'il n'avait pas commis d'erreur sur les données offertes par son livre de campagne?—Certainement.

11287. Mais il prétendait que s'il y avait erreur, c'était parce que son livre de campagne n'offrait pas des données suffisantes vu que les sections transversales n'avaient pas été faites?—Je crois que c'était là la prétention de M. Carre.

Sous l'impression que Carre a mal calculé.

11288. J'ai compris que vous déclariez croire qu'il y avait eu erreur dans le calcul des données contenues dans son livre de campagne?—C'est mon impression.

Croit que Smellie a fait calculer de nouveau les quantités.

11289. Et vous dites que vous croyez que ses calculs ont été éprouvés?—Je crois que M. Smellie, au bureau, a fait faire un nouveau calcul des quantités.

11290. Croyez-vous qu'il soit probable que le livre de niveaux ait été conservé jusqu'à ce jour?—Savez-vous s'il est d'usage de le faire?—Je crois que si; mais s'il ne l'est pas, le profil est conservé. Le profil original est au bureau à Ottawa, et sur ce profil l'élévation peut être prise et calculée comme dans le livre de campagne.

11291. Vous comprendrez probablement le but de ma question lorsque je vous rappellerai que s'il avait reçu instruction de faire ces calculs sur une simple ligne centrale, et si le résultat se trouvait insuffisant la faute n'en serait pas à lui; mais si la ligne centrale lui offrait des données suffisantes pour faire le calcul, et si, dans le calcul il commettrait des erreurs sérieuses, alors il serait en faute, et c'est en vue de découvrir à qui appartient la responsabilité que je pose ces questions?—Ce n'est pas une faute. N'importe qui peut commettre une erreur.

11292. Et bien, appelez-le erreur ou mécompte?—Oui; si c'était une erreur c'était une erreur bien regrettable.

11293. Je ne suis pas certain si je vous ai déjà demandé quel surcroît d'excavation de pierre était dû au changement de niveau—je veux dire en chiffre ronds?—Je crois que vous me l'avez demandé et que j'ai répondu que je ne douvais pour le moment dire la quantité, de mémoire.

Niveaux révisés par Rowan et ensuite envoyés à Ottawa pour y être révisés par l'ingénieur en chef.

11294. Qui décida en dernier ressort la question des niveaux? Sont-ils révisés par l'ingénieur-en-chef?—Ils sont d'abord révisis par moi et, subséquemment je les envoie à Ottawa pour y êtrea pprouvés par l'ingénieur-en-chef.

Construction du chemin de fer—Contrat No. 15.

11295. Avez-vous quelque souvenir de la quantité d'excavation de pierre qui avait été faite lorsque l'erreur dans l'estimation a été découverte?—Je puis vous le dire en consultant mes estimations et mon régistre de lettres.

11296. Faites-le, s'il vous plaît?—Je vais en prendre note.

11297. Savez-vous si les niveaux des lacs Manitoba et Winnipeg tels que marqués sur la carte sont exacts?—Les niveaux relatifs entre les deux lacs?

11298. Oui ; soit les nouveaux positifs, ou la comparaison entre eux. Je voudrais savoir quels sont les niveaux sur la carte?—D'après ce que nous savons maintenant ils ne sont pas exacts. A l'époque où cette carte a été tracée on les croyait exacts, mais je crois qu'on les a trouvés en ajoutant à la hauteur du lac Winnipeg, lequel a été établi par nos explorations à l'est, les chiffres fournis, je crois, par le rapport du professeur Hind sur son exploration du pays en 1857 ou vers cette époque. Nos propres niveaux subséquents, pris ultérieurement à la date de cette carte ont établi les niveaux relatifs comme suit : en supposant que le lac Winipeg serait à 710 pieds audessus du niveau de la mer, le lac Manitoba serait à 804 pieds audessus de ce même niveau. Je parle de mémoire. Je pourrai vous donner les chiffres exacts demain. C'est tout simplement une mesure de précaution de ma part que de dire que je parle de mémoire, car je ne crois pas me tromper, mais j'aimerais à m'en assurer.

Lac Winnipeg a 710 pieds au-dessus du niveau de la mer. Lac Manitoba 804 pieds.

11299. Vous rappelez-vous d'une dispute entre l'entrepreneur et le gouvernement au sujet du mesurage des pierres détachées?—Oui.

11300. Ceci a été expliqué très longuement par M. Carre et par M. Whitehead, mais il y a un point que vous pourrez peut-être expliquer vous aussi ; c'est la question de savoir si, en aucun temps des pierres détachées ont été mises dans le remblai sans avoir été mesurées ou classées par l'entrepreneur, d'après vos ordres?—Je ne crois pas.

N'a pas ordonné de mettre des pierres détachées dans la chaussée sans aucune classification, sans les mesurer.

11301. Saviez-vous que cela avait été fait?—Non.

11302. Saviez-vous que du roc vif pris en dehors du prisme, avait été mis dans la chaussée sans qu'on n'eut rien alloué pour cela?—Non ; on lui a alloué le prix de la terre dans la proportion de trois verges pour deux pour toute la pierre prise en dehors du prisme autorisé pour la coupe ; c'est-à-dire que s'il prenait deux verges de pierre en dehors du prisme et s'il les mettait dans la chaussée on lui allouait la valeur de trois verges de terre.

Lorsqu'un entrepreneur prenait deux verges de pierre en dehors du prisme on lui allouait trois verges de terre dans la chaussée.

11303. Est-ce parce que deux verges de roc vif sont censées occuper dans la chaussée l'espace qu'occuperaient trois verges cubes de terre?—Oui.

11304. De sorte que vous lui avez alloué le même prix que s'il eut remblayé avec de la terre au lieu d'employer de la terre?—Précisément. C'est-à-dire que nous lui avons alloué l'espace de trois verges de terre dans la chaussée. Je crois, mais je n'en suis pas certain, qu'il fait une autre réclamation et prétend que : vu le fait que la pierre se masse dans la proportion d'un à un dans un talus tandis que la terre ne se masse

Construction du chemin de fer— Contrat No. 15.

Réclamation de l'entrepreneur pour une plus grande longueur de remblai, n'a pas été allouée.

que dans la proportion d'un et demi à un, on devrait lui payer la longueur de la chaussée faite au moyen de la pierre comme si elle eut été faite avec de la terre ; c'est-à-dire que la pierre fait plus de remblai en mesure de longueur. Je crois qu'on n'a pas accédé à cette demande de sa part.

Différend au sujet du mesurage des pierres détachées.

11305. La question des pierres détachées est encore une question à résoudre entre lui et le gouvernement ?—Il conteste le mesurage, il n'y a aucun doute là-dessus.

11306. C'est plutôt une question de classification qu'une question de quantité ?—De quantités.

11307. Il y a un différent au sujet de la classification ; cela s'applique-t-il à la pierre en dehors du prisme ?—Non ; cela s'applique aux cailloux et aux pierres autres que roc *in situ* : roc vif.

Opinion du gouvernement que les pierres ayant moins de quatorze pieds cubes doivent être classées comme gravier ; si elles ont quarante pieds comme roc vif.

11308. Le gouvernement prétend que les pierres trouvées dans la terre, si elles ne peuvent être maçonnées ne doivent être comptées que comme graviers ?—Si elles ont moins de quatorze pieds, elles doivent être classifiées comme du gravier ; si elles ont quarante pieds elles sont considérées comme roc vif.

Ingénieur chargé de la surveillance a, d'après les instructions du témoin, certifié pour une quantité moindre que la quantité réelle de l'excavation dans le roc vif.

11309. Saviez-vous que l'ingénieur chargé de la surveillance avait certifié pour une quantité d'excavation dans le roc vif, moindre que celle qui avait été réellement pratiquée pour la raison que cela pourrait prendre plus que le prix régulier pour enlever le reste au fonds des coupes, par exemple ?—Je le savais.

11310. Etait-ce avec votre approbation ?—Oui.

11311. En vertu de quel principe cela a-t-il été fait ?—Cela a été fait pour la raison suivante : L'entrepreneur s'empressait de faire la partie la plus matérielle des travaux, si je puis employer cette expression, gardant pour la fin l'exécution des travaux les plus délicats et les plus coûteux, et cela en dépit d'ordres contraires souvent réitérés, déclarant qu'il ferait tous ces travaux lorsqu'il poserait ses lisses et qu'il aurait les wagons pour le faire. Dans mon opinion, comme dans celle de l'ingénieur de la division, il y avait une partie considérable de ces travaux qui ne pouvaient être exécutés de cette manière, et, lorsque nous nous sommes aperçus qu'il ne voulait pas obéir aux ordres, comme mesure de sûreté, en prévision du cas où il eût rejeté l'ouvrage à la charge du gouvernement avec tous les travaux dispendieux à faire et tous les travaux rénumérateurs exécutés, nous avons refusé de donner le plein montant des ouvrages.

11312. Alors, il est entendu que les certificats ne sont pas des états indiquant les travaux exécutés, mais seulement des certificats des travaux pour lesquels il doit être payé, bien qu'il y ait eu plus d'ouvrage de fait ?—Le certificat déclare à sa face même, que c'est un état approximatif. Chaque certificat que nous donnons n'est considéré que comme un compte approximatif, et chaque certificat mensuel est un état approximatif du montant total des travaux exécutés depuis le commencement de l'entreprise jusqu'à l'époque du rapport et il n'est pas donné autrement que comme état approximatif.

Construction du chemin de fer— Contrat No. 15.

11313. Mais l'intention est-elle d'en faire un exposé aussi exact que possible des quantités réelles connues?—Oui, c'est là l'intention.

11314. Alors pourquoi donne-t-on un montant moins considérable: est-ce pour les raisons que vous avez données?—Précisément: Je conçois qu'un certain pouvoir discrétionnaire est confié à un ingénieur occupant la position que j'occupais, quant au montant des rapports qui doivent être faits.

11315. Alors vous considérez, bien que le certificat ait pour but, de déclarer, aussi près que vos connaissances vous le permettent, les montants des travaux exécutés, que l'intention n'est pas de certifier le plein montant, si, pour aucune raison, vous croyez qu'une partie quelconque du prix devrait être retenue?—Je le crois.

11316. Vous considérez qu'il est nécessaire d'arranger votre certificat de cette manière pour épargner au gouvernement l'obligation de terminer à un prix plus élevé, les travaux qui n'ont pas été exécutés au prix du contrat, et la retenue de tant pour cent qui est toujours laissée entre les mains du gouvernement ne suffirait pas, croyez-vous, à couvrir ce surcroît de dépenses, de façon à le mettre à l'abri d'une perte?—Oui.

11317. Avez-vous considéré jusqu'à quelle hauteur du remblai de système de chevalets tel que projeté d'abord, serait le mode de construction le moins dispendieux?—En sus de quelle hauteur et non jusqu'à quelle hauteur?

Chevalets et remblai en terre coûtent le même prix à une hauteur de dix-huit pieds.

11318. Oui; au delà de quelle hauteur?—J'ai considéré cette question. Au prix du contrat, dans ce contrat particulier, la hauteur à laquelle les chevalets et le remblai revenaient au même prix était de dix-huit pieds. Cela était dû aux prix élevé des matériaux servant au remblai et au bas prix du bois de construction. Si les prix eussent été plus égaux la hauteur relative aurait été un remblai plus profond.

11319. Cela inclut-il la base de roc continue, ou supposez-vous la nécessité de cette base dans les deux cas?—Non; je crois que cela est comparé au remblai en terre.

11320. Voulez-vous comparer d'un côté une base de roc avec superstructure en chevalets, à une chaussée continue en terre sans aucune base, de l'autre côté?—Non; je veux comparer la traverse de n'importe quel vallon, sur une certaine hauteur dans le cas où ce vallon serait traversé par un pont de chevalets ayant la hauteur donnée à partir du fond jusqu'au sommet à une chausée en terre sans chevalets.

Base de roc modifierait la comparaison.

11321. La question des bases de roc modifierait elle la comparaison?—Oui.

11322. Comment la modifierait-elle; je veux dire modifierait-il la hauteur à laquelle vous dites que les deux systèmes équivalent l'un à l'autre?—Certainement.

11323. Avez-vous considéré la question en tenant compte de cet élément dans votre calcul?—Oui, j'ai soumis un rapport volumineux dans lequel la question était considérée sous tous les aspects et indiquant le prix par pied de longueur de la chaussée pour chacun des

Construction du chemin de fer— Contrat No. 13.

modes de construction qui pouvaient être employés en vertu du contrat : chaussée en terre, chaussée en terre avec base de roc, et chaussée en terre avec côtés en pierre, le centre et la base étant en terre.

71324. Ce rapport a été adressé à M. Smith ; est-il probable qu'on pourrait le trouver à Ottawa ?—Je le crois. Sinon, je puis en fournir une copie.

Différend au sujet du nombre et de l'inspection des traverses.

11325. Y a-t-il un différend au sujet de la qualité des traverses fournies sur la section 15 ?—Non pas quant à la qualité mais quant au nombre et à l'inspection.

CONTRAT No. 14. L'entrepreneur a posé les traverses en dépit des ordres positifs de la part de l'ingénieur de division.

11326. L'un des entrepreneurs, soit sur la section 14 ou sur la section 15, a prétendu qu'après que les traverses eurent été acceptées par le gouvernement il les a employées sur le chemin ; et qu'après qu'elles eurent servi pendant un laps de temps considérable—un an et demi—il a été requis de les enlever et d'en mettre d'autres, ce qui n'a pas encore été fait ?—Tout cela est arrivé sur la section 14 comme partie de l'entreprise No. 15. Les faits sont comme suit : L'entrepreneur travaillait nuit et jour à la pose des lisses, et il a posé des traverses en dépit d'ordres positifs lui défendant de le faire de la part de l'ingénieur de division, M. Thompson. J'ai son rapport à ce sujet, et, si cela est jugé nécessaire je puis en soumettre une copie. En conséquence de cette conduite de sa part, j'ai refusé de certifier que cette partie de la pose des lisses était terminée et j'ai envoyé quelqu'un sur le chemin pour trier les mauvaises traverses qui auraient été mises dans le chemin après qu'il se fut servi du chemin lui-même pendant un temps assez long.

En conséquence les mauvaises traverses qui avaient été posées ont dû être enlevées.

TRACÉ DU CHEMIN DE FER— CONTRAT No. 15. Je dois avoir visité la ligne environ 30 fois.

11327. Nous avons compris que M. Carre a dit dans son témoignage qu'il considérait que vous n'aviez pas visité le chemin assez fréquemment pendant qu'il était a établir définitivement la ligne. Il peut se faire qu'il ait voulu parler d'une époque subséquente, mais il a mentionné les intervalles qui se sont écoulés entre vos visites ; pouvez-vous dire combien de fois vous avez visité la ligne ou si la ligne a été visitée aussi fréquemment qu'il était nécessaire ?—Je l'ai visitée aussi souvent qu'il était possible de le faire en remplissant mes autres devoirs ; je ne pourrais dire exactement combien de fois je l'ai visitée mais ce doit être de de vingt-cinq à trente fois.

11328. Croyez-vous que les travaux exécutés n'aient pas été faits aussi bien que si vous eussiez pu la visiter plus souvent ?—Il est probable que si j'eusse pu la visiter plus souvent les travaux auraient été mieux faits.

Cela eût été mieux s'il eût pu visiter les travaux plus souvent.

11329. Avez-vous quelque raison de croire qu'ils auraient été mieux faits ?—A en juger par les événements subséquents, je suppose qu'ils auraient été mieux faits. Je veux qu'il soit parfaitement compris que je ne pouvais pas les visiter fréquemment et remplir en même temps les autres devoirs que j'avais à remplir.

11330. Il n'y a pas eu négligence de votre part ?—Non, il n'y a pas eu négligence volontaire ou préméditée de ma part.

TRAVERSE DE LA RIVIÈRE ROUGE.

11331. Avez-vous jamais estimé le coût comparatif des ponts sur la Rivière Rouge à Selkirk ou à Winnipeg ?—Je crois avoir fait quelques calculs approximatifs, il y a quelques années.

Tracé du chemin de fer— Traverse de la Rivière Rouge.

11332. Pouvez-vous dire quel a été le résultat?—D'après ce que je me rappelle, il y avait très peu de différence entre le coût absolu d'un pont construit ici et celui d'un pont construit à Selkirk, si ce sont là les deux endroits auxquels vous faites allusion.

Très peu de différence entre le coût d'un point sur la Rivière Rouge à Selkirk ou à Winnipeg,

11333. Cela comprenait-il la chaussée sur une certaine distance à l'est et à l'ouest des berges de la rivière?—Jusqu'au bord de l'eau?

11334. Oui; jusqu'au bord de l'eau?—Oui, cela comprenait non le remblai mais les chevalets à Selkirk.

11335. Pour atteindre le niveau général de la prairie?—Oui.

11336. Avez-vous comparé le coût entre la traverse à Selkirk de cette manière à aucun endroit autre que Winnipeg?—Le fort de Pierre, par exemple sur les rapides de St. André?—Oui; je suis sous l'impression que je l'ai fait mais d'une manière très approximative seulement, sans entrer dans les détails. Le résultat de mes calculs m'a convaincu que la différence du coût serait très peu considérable à aucun endroit, si c'était là la seule comparaison qu'il y eût à établir.

La différence est très peu considérable à aucun endroit.

11337. Quel autre élément devrait, à votre avis, être pris en considération en comparant les deux endroits?—Un grand nombre de détails qui sont tous exposés dans mon rapport à ce sujet.

11338. Voulez-vous dire le rapport dans lequel le niveau à l'époque de l'inondation était donné?—Oui; toutes les diverses questions qui, dans mon opinion, devaient être prises en considération pour déterminer où les ponts devaient être construits, sont mentionnés dans ce rapport. Il est possible, autant que je me le rappelle que la raison du choix ait été la question de savoir à qui appartenait la propriété sur les bords de la rivière, raison qui, à l'époque de l'établissement de la ligne, étant considérée comme très importante. Je veux dire qu'à Selkirk une partie considérable de la propriété appartenait au gouvernement et en l'utilisait comme emplacement d'une ville, ce qui était rendu très probable par la construction du pont, on devait procurer au gouvernement un montant très considérable d'argent, suffisant, amplement à mon avis, pour payer le coût de la construction du pont.

A Selkirk une grande partie de la propriété appartient au gouvernement.

11339. Vous rappelez-vous à combien en chiffres ronds on a estimé le montant que le gouvernement pouvait recevoir de cette source?—J'ai constaté le fait dans mon rapport. Je ne sais quelle conclusion l'ingénieur en chef en a tirée ni quelle valeur il a attribuée à ces terrains. Je lui ai tout simplement soumis la question.

11340. Je veux dire dans le calculs des montants; vous rappelez-vous le montant qui a été calculé comme représentant la valeur des propriétés du gouvernement à cet endroit?—Je ne sais pas. Je ne sais quelle valeur pourrait lui être attribuée; cela dépendait de l'étendue des propriétés devant être vendues.

11341. Avez-vous estimé le coût du pont et des culées?—Oui.

11342. Quel en était le montant?—Je crois que c'était entre $200,000 et $250,000. La valeur de la propriété devait excéder de beaucoup se montant. Il y a quelque chose comme deux milles carrés de divisés en lots à bâtir.

Coût du pont et des culées de $200,000 à $250,000.

Tracé du chemin de fer— Traverse de la Rivière Rouge.

11343. Si je comprends bien, vous dites que la différence entre le coût du pont et des culées à Selkirk et celui des mêmes constructions à Winipeg, serait couverte ou à peu près, l'avantage du choix actuel résidant seulement dans la valeur du terrain appartenant au gouvernement à Selkirk ?—Non.

A cette époque le coût du pont eût été à peu près le même à Winnipeg ou à Selkirk.

11344. C'était indépendamment de cela ?—Indépendamment de cela. Je m'explique : Je crois que la différence entre le coût du pont—vous comprenez que je parle des choses telles qu'elles existaient alors et non telles que vous les voyez aujourd'hui—la différence entre le coût d'un pont construit ici ou celui d'un pont construit à Selkirk n'eut pas été grande, en supposant que les deux ponts eussent été construits de manière à leur donner le même degré de solidité. Je fais cette restriction parcequ'on est actuellement à construire ici un pont qui coûtera beaucoup moins d'argent, dont le niveau sera beaucoup moins élevé, mais dont la solidité sera beaucoup moindre que celle d'aucun pont que j'ai jamais eu l'intention de faire construire.

11345. Dans le rapport dont vous avez parlé, avez-vous exposé vos vues sur la question des inondations, et du chenal de la rivière ainsi que l'effet qu'ils produiraient sur le pont ou la traverse ?—Je l'ai fait. Non-seulement j'ai parlé des effets que cela produirait sur le pont, mais j'ai mentionné le danger pour les propriétés environnantes.

N'a pas changé d'opinion depuis son rapport.

11346. Les opinions exprimées dans votre rapport sont-elles vos opinions actuelles ?—Elles le sont, c'est le rapport publié par M. Fleming —c'est là le rapport.

Par M. Keefer :—

11347. Il n'y a pas de sections transversales de la rivière dans ce rapport ?—S'il n'y en a pas, je demanderai la permission d'y mettre une section transversale, car j'y ai pris des sections transversales de chaque section qui a été levée de la rivière.

Longueur du pont 700 pieds, chevalets aux bouts 2,000 pieds.

11348. Vous rappelez-vous quelle serait la plus grande longueur d'un pont à Selkirk à partir de la levée la plus haute. Il y en a deux sur le plan : une plus haute et une plus basse ?—Le pont lui-même a 700 pieds d'un côté de la rivière à l'autre, la longueur du pont de chevalets avec bouts est de 2000 pieds.

11349. En sus ?—Oui.

Les renseignements les plus détaillés concernant chaque endroit suggéré sont donnés dans le rapport.

11350. Ce qui fait en tout 2700 pieds ?—Un peu plus que cela, mais je veux que vous compreniez que le rapport que j'ai soumis, contenait non-seulement une section longitudinale de la rivière indiquant le niveau général de la prairie et tous les différents niveaux de l'eau d'après les témoignages les plus précis et les plus désintéressés mais encore des sections transversales de la rivière, à chacun de tous les endroits qui aient jamais été suggérés pour la traverse par moi ou par n'importe quel autre.

11351. Après avoir traversé le pont, la ligne du chemin de fer n'aurait-elle pas eu en outre à traverser, à l'ouest de la rivière, les terrains bas qui devaient être inondés par la crue des eaux ?—A environ dix milles à l'ouest.

Tracé du chemin de fer— Traverse de la Rivière Rouge.

11352. Quelle aurait été, sur ces terrains, la profondeur des eaux durant l'inondation?—Elle aurait été d'environ trois pieds.

11353. Et sur quelle largeur?—De 1000 à 1500 pieds, je crois, autant que je puis me rappeler.

11354. Vous avez parlé de la profondeur des eau durant l'inondation, voulez-vous parler de l'inondation de 1852?—Je crois que oui; je présume que c'est à cela que vous faites allusion.

11355. Oui, j'ai fait allusion à l'inondation de 1852?—Je puis ajouter que mon intention était, si les travaux eussent été en aucun temps assez avancés, lorsqu'on construisait cette partie de la ligne, de suggérer qu'une ouverture fut laissée à cet endroit au moyen d'un pont en chevalets afin d'offrir un débouché pour le surcroît des eaux dans le cas où une nouvelle inondation aurait lieu à cet endroit.

L'intention du témoin était de laisser une ouverture au moyen d'un pont en chevalets, afin de permettre au surcroît d'eau de s'écouler dans le cas d'une inondation.

11356. Vous n'auriez pas proposé de construire une chaussée continue à travers ce terrain?—Non; certainement, non.

Par le Président:—

11357. Y a-t-il d'autres détails se rattachant à la question des inondations que vous avez mentionnés dans votre rapport et qui dans votre opinion, peuvent être de quelque importance dans l'enquête à ce sujet?—Je ne sache pas qu'il y en ait, mais il y a une chose que j'aimerais à mentionner à présent, parce que j'ai entendu hier faire des remarques à ce sujet dans la déposition de l'un des messieurs qui ont rendu témoignage devant la commission. Je veux parler de l'élargissement de la rivière et de la diminution des dangers d'inondations qui en est la conséquence pour l'avenir. Relativement à ce point je suis prêt à corroborer tout ce qui a été dit relativement à l'élargissement de la rivière. En certains endroits cet élargissement a été très considérable, presque du double je crois. Depuis neuf ans environ que je suis à Winnipeg, je crois que la rivière vis-à-vis de l'extrémité de la rue Broadway doit être d'au moins 100 pieds plus large qu'elle n'était lorsque je suis arrivé ici; mais je crois que c'est une erreur de supposer que parce que la rivière s'est élargie à certains endroits, cela diminue le danger d'une inondation. Car, tant qu'il y entre ici et le lac un seul endroit ou la rivière est aussi étroite qu'elle était à l'époque de l'inondation, les dangers d'inondations sont les mêmes, vû que vous ne pouvez pas faire passer plus rapidement dans un entonnoir une certaine quantité d'eau quelque évasée que soit la partie supérieure tant que le diamètre de la partie inférieure reste le même. Il y a dans la rivière certains endroits qui aujourd'hui ne sont pas plus larges ou du moins qui se sont élargis dans des proportions minimes, imperceptibles depuis l'inondation de 1852. Je crois que l'on peut s'assurer de ce fait en entendant des témoignages desintéressés. Je regretterais beaucoup, très-amèrement de voir un tel événement se reproduire. Je crois que ce serait une terrible calamité pour le pays; mais qu'un tel événement soit impossible, cela est faux.

La rivière s'est élargie presque du double.

Mais cela ne diminue pas le danger d'une inondation.

Parce qu'aujourd'hui, il y a des endroits où la rivière ne s'est pas élargie d'une façon perceptible depuis 1852.

11358. Vous rappelez-vous quel a été le prix du transport des lisses de Winnipeg à Selkirk, par aucun moyen praticable à l'époque où il a décidé de faire terminer par M. Whitehead la partie nord de l'embranchement de Pembina?—Je crois qu'il y a une soumission pour le transport des lisses qui indiquera cela.

TRANSPORT DES LISSES. CONTRAT No. 18.

Transport des rails—Contrat No. 18.

Le témoin a dit à l'entrepreneur de déchargé les lisses à Selkirk.

11359. Vous rappelez-vous qui a soumissionné?—Kittson. Les faits sont les suivants: la première nouvelle que j'aie eue au sujet de cette entreprise a été l'arrivée ici des lisses et la demande qui m'a été faite pour savoir où l'on devait les décharger. J'ai répondu aux gens de les décharger à Selkirk et ils m'ont dit qu'ils ne pouvaient descendre les rapides de St. André. Je leur ai dit: " Il faut que vous descendiez. C'est là ou je veux avoir les lisses. Ils ont répondu qu'ils ne descendraient pas, que leur convention avec le gouvernement était à l'effet qu'ils pourraient naviguer sur la rivière rouge à partir de Moorhead jusqu'à St. Boniface, qu'ils s'étaient engagés auprès du gouvernement à transporter les lisses tant qu'il y aurait deux pieds d'eau dans la rivière mais que pour sauter les rapides de St. André, il leur fallait six pieds d'eau. J'ai trouvé cela singulier et, si je me rappelle bien, je me suis adressé à Ottawa pour savoir si c'était le cas. J'ai reçu une copie de la convention qui avait été faite et j'ai insisté malgré leur contrat pour qu'ils descendissent la rivière. Je leur ai dit qu'il leur faudrait descendre, qu'il y avait six pieds d'eau sur les rapides. Ils descendirent à une certaine distance avec la première charge et arrivés à la tête des rapides, ils rebroussaient chemin et déchargèrent les lisses à un endroit nommé Les Bouleaux vis-à-vis la Côte aux Oiseaux, maintenant l'embranchement de Pembina. Je crois que c'est l'année suivante qu'ils se servirent du même prétexte et déclarèrent qu'il n'y avait pas six pieds d'eau au dessus des rapides. Je soutins le contraire et ils persistèrent dans leur dénégation. C'était une question de véracité entre nous. Je louai un petit bateau à vapeur et je fis étendre en travers une poutre de quarante pieds de longueur, munie de dents comme un rateau, disposées à trois pieds les unes des autres et fis descendre la rivière à ce bateau à partir d'ici jusqu'à Selkirk. Je pris le niveau de l'eau à mesure que le bateau descendait, et il n'y avait pas à nier qu'il y eut hnit pieds d'eau, sans aucun cailloux pour frapper les dents éloignés de trois pieds les unes des autres. Et par ce moyen faire j'ai pu transporter les lisses, 900 tonnes, jusqu'à Selkirk. Puis l'eau baissa de telle façon que d'après les niveaux que nous avions pris nous savions qu'il n'y avait pas plus de six pieds d'eau sur quelques-uns des cailloux, et je cessai d'insister. Je suis sous l'impression que la grande difficulté n'était pas l'impossibilité pour eux de descendre, c'est qu'après avoir descendu ils n'avaient pas de pouvoir moteur suffisant pour remorquer leur barge en remontant les rapides.

L'entrepreneur a refusé.

11360. Je comprends qu'il est venu un temps, où dans votre opinion, ils n'étaient plus obligés de les descendre?—Oui.

CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER—EMBRANCHEMENT DE PEMBINA.

SECTION 5 A.

La construction de l'embranchement de Pembina permettait de transporter ces lisses à très peu de frais à l'endroit où elles étaient requises.

11361. Il a été nécessaire alors d'aviser à un autre moyen de les transporter?—Oui, à part cela nous avions une quantité considérable de liasses débarquées sur le bord de la rivière entre ici et Selkirk et qui n'étaient ni assez près de St. Boniface pour être utilisées là où nous avions besoin de liasses sans être assez près de Selkirk. La construction de l'embranchement de Pembina nous permettrait de transporter ces lisses ainsi que les autres à la partie de la ligne où elles étaient requises au prix d'une dépense additionnelle très minime, à part la construction de l'embranchement de Pembina.

11362. Vous rappelez-vous quel aurait été le coût du transport de ces lisses des endroits près de Winnipeg jusqu'à Selkirk, de manière à les rendre disponibles pour les sections 14 ou 15 selon le cas, si vous n'aviez pas construit l'embranchement de Pembina?—Je ne me rappelle

Construction du chemin de fer— Embr. Pembina. Contrat No. 33.

pas dans le moment, mais je présume que les chiffres soumis par M. Fleming devaient être a peu près exacts, parce qu'il avait le contrat pour se guider lorsqu'il a proposé au gouvernement de construire l'embranchement.

11363. Vous rappelez-vous la substance du contrat entre Kavanagh, Murphy & Upper, relativement à l'achèvement de l'embranchement de Pembina ?—Je me la rappelle.

Contrat de Upper & Cie pour compléter les travaux de Whitehead sur la partie sud de l'embranchement de Pembina.

11364. Que disait ce contrat ?—Le chemin devait être terminé et partiellement ballasté à une époque indiquée dans le contrat. Il devait être complètement ballasté au mois de décembre suivant.

11365. C'était le nivellement que M. Whitehead n'avait pas terminé d'après son contrat ?—C'était cela en partie et en partie un bout de chemin, environ sept ou huit milles et l'extrémité nord de ce qui avait été l'entreprise de M. Whitehead. L'entreprise de ces sept ou huit milles n'avait jamais été adjugée à personne auparavant. En d'autres termes cette entreprise comprenait le nivellement de la voie à partir d'un endroit situé à un mille au sud de la station de Saint-Boniface jusqu'au point où le nivellement avait été fait par M. Whitehead, le parachèvement du nivellement fait par M. Whitehead pour en faire un chemin convenable, ainsi que tous les ponts, ponceaux, clôtures, passages à niveau, etc.

11366. Ont-ils terminé leurs travaux ?—Ils ne les ont pas terminés.

11367. L'entreprise leur a-t-elle été enlevée par le gouvernement ?—Oui.

L'entreprise leur a été enlevée.

11368. En vertu de quelle convention, ou était-ce en l'absence de toute convention ?—Je ne puis dire quelle convention a été faite. Tout ce que je sais, c'est que j'ai reçu ordre de terminer les travaux à la journée aux frais de l'entrepreneur.

Reçut ordre de terminer les travaux à la journée au compte des entrepreneurs.

11369. Les travaux ont-ils été exécutés de cette manière ?—Nous sommes encore à les exécuter de cette manière.

11370. Alors les travaux entrepris à cette époque par Kavanagh, Murphy et Upper n'ont jamais été complétement terminés ?—Non ; nous les poussons activement pour les terminer le plus tôt possible.

Par M. Keefer :

11371. Qu'est-ce qu'il reste à faire pour les terminer ?—Plusieurs ponts doivent être construits, quelques passages à niveau restent encore à placer et il reste encore à terminer une partie de la clôture ainsi qu'une partie du ballastage.

Ce qu'il reste encore à faire.

Par le Président :

11372. Une entreprise avait été adjugé à William Robinson pour la livraison de traverses sur l'embranchement de Pembina ; vous rappelez-vous si cette entreprise a été exécutée ?—Elle ne l'a pas été.

TRAVERSES. CONTRAT No. 36.

11373. Sous quel rapport ?—Il n'a pas livé les traverses qu'il s'était engagé à livrer et celles qu'il a livrées n'ont pas été reçues dans le délai spécifié.

Robinson n'a pas rempli les conditions de son contrat.

Traverses—
Contrat No. 36.

11374. Les traverses qui devaient être livrées en vertu du contrat ont-elles été livrées?—Oui nous nous les sommes procurées par d'autres moyens.

11375. Connaissez-vous d'autres détails sur cette question, quelque dispute ou différend d'aucune sorte?—Non, je n'en connais pas.

11376. Vous ne prenez aucune part au règlement d'aucun différend à ce sujet?—Non ; j'ai fait tous mes rapports sur cette question. Je ne sais pas ce que le gouvernement a fait à ce sujet.

11377. Aviez-vous à exercer quelque contrôle sur l'exécution du contrat passé avec M. Stephen pour l'équipement et l'exploitation de l'embranchement de Pembina?—Aucun.

EXPLOITATION DE LA LIGNE.

Le gouvernement exploitant l'embranchement de Pembina:

11378. Cette entreprise a été terminée et le gouvernement s'est chargé de l'exploitation du chemin?—Upper & Cie, l'ont exploité pendant un certain temps, jusqu'à ce que les travaux leur aient été enlevés, et depuis le gouvernement l'a fait exploiter lui-même sous la direction de ses propres officiers.

11379. Est-il exploité sous votre surveillance?—Non je suis seulement chargé de la construction.

11380. Le mode et l'efficacité de l'exploitation du chemin est sous la direction de quelque autre personne?—Oui.

11381. Qui est-ce?—M. Lynskey.

Embranchement de Pembina bien exploité.

11382. Avez-vous quelque renseignement qui puisse nous aider dans cette enquête et que vous puissiez donner à ce sujet : avez-vous pu constater si l'exploitation est bien ou mal administrée, si elle est remunérative, où tout autre renseignement de ce genre?—Quant aux profits du chemin je ne saurais dire, mais quant à l'exploitation, je crois qu'il a été aussi bien administré aussi bien qu'il peut l'être avec les moyens qui sont à la disposition du gérant.

CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER. CONTRAT No. 48.

11383. La première section de 100 milles à l'ouest de la rivière Rouge est sous votre surveillance?—Oui.

Quelques retards ont été éprouvés dans l'établissement de la ligne.

11384. L'entrepreneur, M. Ryan, a dit qu'il considérait qu'il y avait eu un retard considérable dans l'établissement de la ligne après qu'il eût été prêt à commencer les travaux, qu'y a-t-il à dire à ce sujet?—Il est hors de doute qu'il y a eu des retards dans les commencements. La quantité d'eau en arrière de la ville ici, quantité plus considérable que personne n'avait songé à le croire auparavant, a nui considérablement à l'exécution des travaux. Il était réellement très difficile d'arriver à l'endroit où les travaux devaient commencer, même pour faire les études de ligne. Les ingénieurs étaient à l'eau jusqu'à la ceinture. Il était difficile d'égoutter ce terrain. Le retard dans le commencement des travaux a été dû à cette cause et à plusieurs autres, mais je crois que la principale cause du retard était la grande quantité d'eau tant en dedans qu'en dehors des limites de la villes et la difficulté de se débarasser de cet inconvénient.

Les ingénieurs à l'eau jusqu'à la ceinture.

Grande quantité d'eau, cause du retard.

11385. Savez-vous s'il y a eu changement dans la nature de la voie telle qu'on l'avait d'abord prévue?—Je ne sache pas qu'il y ait eu aucun changement dans la nature de la voie. Il y a eu un léger changement dans la manière d'exercuter les travaux.

Construction du chemin de fer— Contrat No. 18.

11386. Lorsque je dis la nature des travaux, je veux dire que d'abord on avait cru que la voie serait en terre, et que maintenant elle est construite avec du ballast sur une distance assez considérable sans que la terre soit enlevée des fossés ou mise sur la chaussée ?—Voici comment j'expliquerais cela : On avait eu l'intention de construire une partie du chemin en prenant la terre enlevée des fossés mises de chaque côté de la ligne, mais maintenant quelques-uns des endroits qui devaient être construits de cette manière ont été construits au moyen de matériaux tirés des chambres d'emprunt. Il se trouve que ces chambres d'emprunt étaient en gravier, et la partie employée pour cette fin, je veux dire pour le remblai, doit être considérée comme travaux en terre, et la partie qui est mise sur le dessus pour tenir les lisses en place est du ballast.

Nature de la voie.

11387. L'entrepreneur ne prétend-il pas que parce que la partie inférieure de la chaussée est composée de matériaux différents de ce qu'on avait d'abord eu l'intention d'employer, il ne sera pas nécessaire de faire la chaussée aussi large, mais qu'il doit être payé comme si elle eût été faite telle qu'on aurait d'abord eu l'intention de la faire ?—Je ne sais pas du tout ce qu'il prétend.

11388. Cette question ne vous a-t-elle jamais été soumise ?—Non.

11389. Avez-vous compris par exemple qu'il ne faisait pas la chaussée de la largeur qu'on avait voulu lui donner d'abord ?—Je comprends qu'il produit une réclamation en conséquence de ce qu'il est obligé de poser les lisses sur la prairie afin d'expédier la besogne pour le moment et de mettre plus tard des matériaux en dessous, que cela est plus dispendieux pour lui que s'il l'avait d'abord terrassée et s'il eu posé les lisses ensuite. C'est là ce que je comprends être sa prétention.

L'entrepreneur prétend qu'il est plus coûteux pour lui de poser les lisses sur la prairie et de ballaster ensuite.

11390. Vous a-t-il soumis cette prétention ou s'est-il adressé directement à quelque officier supérieur du département ?—Je crois qu'il m'en a entretenu verbalement. Je ne crois pas qu'il ait exposé la chose sous forme de plainte dont je devais prendre note, mais je m'imagine qu'il a discuté la question avec l'ingénieur-en-chef.

11391. Alors quelle que soit sa prétention, vous dites, si je comprends bien, que c'est là une question sur laquelle l'ingénieur en chef doit donner son opinion ou qu'il est à étudier ?—Oui ; et sur laquelle je m'attends à être probablement appelé plus tard à formuler une opinion moi-même. En conséquence je n'aimerais pas à me prononcer maintenant jusqu'à ce que la question m'eût été soumise en bonne et due forme par le réclamant.

Préfère ne pas donner son opinion maintenant sur la réclamation de l'entrepreneur.

11392. Ce changement dans la manière de faire la chaussée est une question que vous n'avez pas suffisamment étudiée pour vous prononcer là-dessus ?—C'est cela, comme la question me sera probablement soumise officiellement, je préférerais ne pas exprimer d'opinion à ce sujet jusqu'à ce qu'elle me soit ainsi soumise.

11393. Vous rappelez-vous d'autres questions sur lesquelles vous croyez qu'il serait opportun que vous rendiez témoignage de façon à nous aider dans cette enquête ?—Pas dans le moment mais j'aimerais à avoir la permission de le faire si je puis me rappeler d'autres choses avant votre départ.

Payeur et pourvoyeur— Transactions privées avec Alloway.

WINNIPEG, vendredi, 8 octobre 1880.

Continuation de l'examen de THOMAS NIXON:

Par le Président:

Durant l'automne de 1875, un nommé Thomas Nixon, autre que le témoin demeurait à Winnipeg. Il le sait parce que des lettres lui sont venues qui étaient adressées à Thomas Nixon.

11394. Savez-vous s'il y avait pendant l'automne de 1875, un autre homme portant votre nom et demeurant à Winnipeg?—Il y avait un homme du nom de Thomas Nixon. Je le sais parce que j'ai reçu sous cette adresse des lettres qui n'étaient pas pour moi et que j'ai remises au bureau de poste.

Ne se rappelle pas avoir endossé le billet d'Alloway.

11395. M. Brown de la banque d'Ontario, nous a donné à entendre hier, d'après un mémorandum dans un livre qu'il a produit, qu'un billet d'Alloway avait été endossé par Thomas Nixon pendant l'automne de 1875, et que ce billet a été négocié à la banque, et nous désirons savoir si l'endosseur est vous-même ou un autre Thomas Nixon?—Je ne me rappelle pas d'un tel billet.

11396. Maintenant que je vous parle de ce fait cela vous porte-t-il à modifier votre opinion sur ce sujet?—Il peut se faire, mais j'aimerais à voir le billet parce que je ne m'en souviens pas. Je n'ai aucun souvenir de cette affaire ni directement ni indirectement. Naturellement, si j'en avais quelque souvenir je n'aurais pas fait cette déclaration d'une façon aussi positive. Il n'y a eu entre nous aucune relation dont je puisse me souvenir et qui aurait donné lieu à une pareille transaction. Savez-vous quel est le montant du billet?

11397. $1,000?—Je ne me souviens pas d'une telle transaction.

11398. Quel état exerçait cet autre Thomas Nixon?—Je ne sais pas. Je ne l'ai pas connu du tout. Je n'ai jamais vu l'homme.

COMPTE DE BANQUE

11399. M. Brown a cru que cela prendrait un temps considérable que d'examiner ses livres pour s'assurer si d'autres billets portant le même nom avaient été escomptés, en conséquence nous ne lui avons pas demandé dans le temps de faire des recherches minutieuses à ce sujet; mais si vous vouliez avoir la bonté d'aller vous même à la banque, vous pourriez voir si quelque lumière peut être jetée sur ce sujet ainsi que sur l'autre, à moins que dans l'intervalle, vous n'ayez découvert les livres de banques ou quelqu'autre document pouvant vous mettre à même de nous donner les renseiguements, c'est à dire le montant déposé à votre crédit personnel pendant que vous remplissiez votre charge officielle?—Je ne pourrais dire cela; je ne pourrais découvrir cela dans mes livrets de banque. Je trouve dans mon livret de banque, de la banque des Marchands que le 17 juin j'ai placé $505 au crédit du chemin de fer du Pacifique Canadien, mais pourquoi, c'est ce que je ne saurais dire.

Le 17 juin a placé $505 au crédit du chemin de fer du Pacifique Canadien.

11400. Etait-ce le compte officiel?—Non, si je me rappelle bien—et je ne crois pas me tromper, le comptable proposé au grand-livre m'a dit plus tard que cela ne le regardait pas. Il leur était indifférent de savoir par qui c'était. Je produis mon livret de banque pour mes dépôts personnels, montrant un crédit pour le 17 juin 1875. Naturellement mes rapports me mettraient à même de savoir ce que c'était, si cela avait été reçu en un seul montant, ce jour là ou autrement, mais il n'y a pas, dans mes

Payeur et pourvoyeur—Compte de Banque.

livres privés, d'autre entrée qui m'aiderait à découvrir cela. Ce montant est marqué " C. P. R." comme vous le verrez, (remettant le livre au président.)

11401. Ne put-il pas y avoir eu dans votre compte privé des crédits qui dans votre livret de banque ne sont pas marqués " C. P. R."?—Certainement. Celui-là est le seul qui soit marqué. Il s'agissait de garder à mon bureau l'argent figurant dans mes livres de caisse ou de le placer à la banque. Vous remarquerez, en consultant l'exhibit que vous avez devant vous (exhibit No. 104) que l'argent a été promptement placé au crédit du receveur général. Le 24 août 1875, par exemple $100; le 25 août, (jour suivant) $91. Ensuite si nous passons à 1877 : deux fois en octobre, le 2 et le 18—deux fois en décembre—la seconde fois, c'est pour le chemin de la rivière Rouge, cependant. En février 1878, deux fois, ensuite de bonne heure en mars, le 12, deux fois le même jour en juillet de la même année, deux fois en août de la même année, deux fois en novembre de la même année et quatre en décembre de la même année, ce qui vous démontre que l'argent n'a jamais été retenu par moi pendant une période un tant soit peu longue.

Exhibit 104 (Liste des dépôts au crédit du Receveur Général) montre que l'argent était promptement placé au crédit du Receveur Général.

21402. Ce relevé n'indique pas que des sommes n'ont pas toujours été retenues par vous. Je ne veux pas insinuer qu'elles l'aient été. Je parle seulement de la valeur de votre relevé. Ce relevé démontre seulement que vous avez rendu compte de ces sommes avec la célérité dont vous parlez, mais un homme pourrait commettre une erreur et ne pas rendre compte d'autres sommes?—Certainement, je le suppose.

Ce relevé n'indique pas que d'autres sommes n'aient pas été retenues sans qu'on en ait rendu compte.

11403. Oui; et c'est dans le but de m'assurer si pareille erreur a eu lieu?—Je n'ai pas découvert cela, parce que je ne puis découvrir ce qui n'arriva jamais. C'est une impossibilité.

11404. Voulez-vous dire que c'est impossible que vous ayez commis une erreur?—Oui, presque, certainement. Je ne vois pas comment j'aurais pu.

Impossible que le témoin ait pu commettre une erreur.

11405. Verrez-vous si vous avez fait erreur à propos de cet endossement?—Certainement; mais il ne s'agit pas là de somme d'argent.

11406. Ce livre de banque que vous avez indiquerait-il le montant des dépôts qui ont été mis à votre crédit dans votre compte privé en 1877?—Non, il ne l'indiquerait pas; ceci est mon livre de banque de la Banque des Marchands.

TENUE DES LIVRES.

11407. Vous vous rappelez que lorsque vous avez rendu votre témoignage précédent, il a été question d'un article de $2,861 ou environ qui était la balance au règlement de compte de Brown?—Non, je ne m'en souviens pas.

$2,861 placé au débit de Brown et mis à son avoir sous l'entête de "Compte de Banque."

11408. Vous rappelez-vous que j'ai demandé à M. Conklin des renseignements relatifs à cette même question et cela en votre présence?—Oui; mais je ne me rappelle pas le fait.

11409. Je vous demande si vous vous rappelez que cette somme ait été mise à son crédit pour balancer son compte?—Oui je vois une entrée à cet effet dans les livres.

Payeur et pourvoyeur— Tenue des livres.

11410. Il appert des livres que vers le 14 décembre 1876, un chèque de $2,861 a été placé au débit de Brown, et que le 15 décembre le même montant a été placé à son avoir, sous le titre de " compte de banque " ?—Oui.

11411. Et il appert aussi de votre livre de caisse, qui était réellement un livre de banque, que ce montant avait été retiré de la banque et le chèque lui-même endossé par John Brown a été produit ?—Oui.

11412. Je désirerais que vous vous assureriez si ce montant a été porté à votre crédit personnel, ce que vous pourriez faire en même temps que vous vous enquériez au sujet de cette affaire d'endossement. Si vous voulez le faire, cela nous épargnera le temps en nous dispensant de consulter nous-mêmes les livres ?—Oui ; je ferai cela.

Jennings.

WM. T. JENNINGS, est assermenté et interrogé :

EXPLORATION, C. A.— DE CHILANCO A LA RIVIÈRE A L'EAU NOIRE.

Par M. Président :

11413. Où demeurez-vous ?—Au Portage-du-Rat.

Chargé des travaux de construction de la section 42.

11414. Quelle est votre occupations ?—Je suis chargé de la surveillance des travaux de construction de l'entreprise 42.

11415. Avez-vous été employé à quelques travaux se rapportant au chemin de fer du Pacifique Canadien avant d'être nommé à la charge que vous occupez maintenant ?—Aux explorations seulement.

11416. A quelle époque avez-vous été engagé en premier lieu ?—Au printemps de 1875.

Est allé à la Colombie Anglaise en avril 1875.

11417. Vers quelle date ?—En avril 1875.

11418. Veuillez nous donner une idée des travaux que vous avez entrepris et nous dire quelle part vous avez prise à ces travaux ?—Pendant l'année 1875 ?

11419. Depuis le commencement ?—Après avoir reçu mes instructions je me suis rendu avec d'autres membres du personnel à la Colombie Anglaise ou mon parti a été organisé et nous nous sommes ensuite rendus à l'endroit ou je devais commencer mes opérations.

Nombre de parti : dix-sept.

11420. Quel était le nombre du parti qui vous accompagnait à la Colombie Anglaise ?—Je ne me rappelle pas le nombre exact, mais je crois qu'il a dû être de treize à quatorze.

11421. Tous dans votre parti ?—Non, dans mon parti je crois qu'il n'y avait qu'un ou deux de ceux qui étaient venus avec moi du Canada.

11422. Etiez-vous chargé de la surveillance du parti ?—J'étais chargé de la surveillance de mon propre parti.

11423. Qu'est-ce qui a été fait à votre arrivée dans la Colombie Anglaise ?—Le parti a été équipé et les travaux ont été engagés.

Explorations, C. A.— De Chilanco à la Rivière à l'Eau Noire.

Bûcherons engagés au bureau à Victoria.

11424. Combien a-t-on engagé d'hommes et où les engagements ont-ils été faits?—A notre bureau à Victoria. Nous avons engagés les bûcherons nécessaires pour les travaux. Ces hommes ont été engagés à tant par mois, plus leur pension et leurs dépenses à partir de Victoria jusqu'aux travaux et retour et après avoir engagé le nombre requis et nous être procuré les provisions.—

Nombre total du parti pour la campagne vingt-cinq.

11425. Vous rappelez-vous quel était environ le nombre requis?—J'en avais treize en tout durant cette saison. Mon parti complet à la campagne, consistait, si je me le rappelle bien, d'environ vingt-cinq en tout, y compris les porte-faix. Après avoir complèté tous nos préparatifs nous sommes partis de Victoria et nous nous sommes rendus en wagons jusqu'à Soda Creek.

Exploration de la rivière Chilanco jusqu'au voisinage de la rivière à l'Eau Noire pour découvrir les sources de la rivière Nazco.

11426. Quel était la région que vous deviez explorer durant cette saison?—Depuis la rivière Chilanco jusqu'au raccordement avec la division M dans le voisinage de la rivière à l'Eau noir. J'avais reçu instruction de trouver les sources de la rivière connu sous le nom de Nazco, si cela était praticable et de me rendre par cette voie à la rivière à l'Eau noir ou raccordement avec la division M. Le parti de la division M explorait à partir du Fort George en descendant la rivière Chilanco jusqu'à la rivière à l'Eau noir mais il devait continuer et me rencontrer sur la Nazco dans le cas où j'aurais réussi à traverser la division des eaux.

Tracé d'essai.

11427. Quelle devait être la nature de votre exploration?—Tout simplement un tracé d'essai sur une partie de la distance. J'avais des renseignements recueillis lors d'une exploration faite précédemment sur les premiers vingt milles probablement.

11428. Cette exploration avait-elle été faite dans le but d'établir un tracé d'essai?—Non; une ligne d'essai ou exploration préliminaire avait été faite à travers cette région l'année précédente, et j'avais instruction de commencer près de cette ligne à un point dont le choix devait être décidé par M. Cambie et par moi-même.

Ont apporté avec eux toutes les provisions excepté la farine et le lard.

11429. Où était votre base d'approvisionnements durant cette saison?—A l'exception d'un peu de farine et de lard, nous avons apporté avec nous toutes nos provisions.

11430. D'où?—Elles ont été envoyées de Victoria autant que je puis me le rappeler, mais nous les avons reçues à Soda Creek et je crois que nous avons acheté nos animaux à vingt milles environ de Soda Creek, en nous rendant à notre travail.

11431. Soda Creek est-il un tributaire de la rivière Fraser?—Oui, c'est un tout petit cours d'eau, ce n'est qu'un endroit guéable—c'est là où nous avons traversé la rivière.

11432. Cela se trouve-t-il quelque part dans la latitude de l'endroit où vous avez commencé vos travaux, ou bien est-ce un peu au nord?—Soda Creek se trouve un peu plus loin au nord en latitude que l'endroit où nous avons commencé.

11433. Combien de temps avez-vous été occupé à ces travaux?—Je suis revenu à Victoria le 4 novembre.

Explorations, C. A.— De Chilanco à la Rivière à l'Eau Noire.

Occupé à ce travail à partir du 9 juin jusqu'au 15 octobre.

11434. Combien de temps avez-vous été occupé à ces travaux ?—Depuis le 9 juin jusqu'au 15 octobre, peut-être jusqu'au 16. Pendant ce temps nous avons été constamment employés à explorer les travaux.

100 milles.

11435. C'est là l'étendue des opérations de cette saison ?—Oui, c'est là l'étendue de ces opérations ; 100 milles en tout.

Pas de Difficultés au sujet des provisions.

11436. Avez-vous éprouvé quelques difficultés au sujet des provisions ?—Non ; nos provisions étaient suffisantes. Nous avons eu tout ce qu'il nous fallait.

Robinson pourvoyeur.

11437. Qui avait la responsabilité de vous procurer les provisions et de fixer les prix qu'elles devaient coûter ?—M. Robinson était le pourvoyeur pour ce district.

11438. Ou était son bureau principal ?—A Victoria.

Sous-pourvoyeur avec le témoin.

11439. Est-il allé avec vous pour les acheter à cet endroit ?—Non ; j'avais avec moi un sous-pourvoyeur, et les seuls approvisionnements que j'aie achetés moi-même sont les animaux et quelques menus articles. Nous avons acheté neuf têtes de bétail si je me rappelle bien.

Obligé de dévier à l'est après avoir atteint le lac Chizicut.

11440. Avez-vous rencontré quelques difficultés inattendues dans l'accomplissement de vos travaux ?—D'après les instructions que j'avais reçues, je croyais que ma route serait beaucoup plus directe, mais vu les obstacles offerts par les montagnes j'ai été obligé de dévier à l'est après avoir atteint la tête du lac Chizicut.

11441. Avez-vous éprouvé d'autres difficultés ?—Non, nos seules difficultés étaient de ne pas pouvoir établir notre ligne. J'ai été passablement désappointé dans le niveau, mais je ne me suis pas occupé de ces difficultés.

11442. Y a-t-il eu quelques difficultés avec les hommes ?—Non, rien d'extraordinaire. A une certaine époque, ils semblaient disposés à montrer de l'insubordination mais ils ont été pacifiés. En deux occasions différentes ils se sont montrés un peu mutins.

11443. Cela a-t-il eu pour effet de retarder les travaux ?—Non ; il n'y a eu aucun délai quelconque en conséquence de ces troubles.

A Victoria jusqu'à janvier 1876, occupé à travailler au profil, etc.

11444. Vous dites que vous êtes arrivé à Victoria en novembre, êtes-vous resté là durant l'hiver ?—Je suis resté là jusqu'en janvier.

11445. A travailler ?—Au bureau, occupé à faire le profil et les autres ouvrages de bureau se rapportant aux opérations de la campagne de cette saison.

A Ottawa.

11446. Qu'avez-vous fait ensuite ?—Je suis retourné à Ottawa.

11447. A-t-on fait quelque travail en cette ville ?—Oui les profils et les plans y ont été complétés et les quantités ont été calculées.

11448. Les opérations de l'année 1875 ont-elles eu pur résultat la découverte d'une ligne qui aurait été praticable s'il eût été possible d'opérer le raccordement : je veux dire ce chaînon de la ligne était-il praticable ?—Le but était de trouver une aussi bonne ligne que possible entre ces deux points.

Explorations, C. A.— De Chilanco à la Rivière à l'Eau Noire.

11449. Dois-je comprendre que vous dites que vous avez étudié une ligne que l'on considérait comme praticable ?—Je crois que cette partie de la ligne était aussi avantageuse qu'aucune ligne que l'on aurait pu trouver dans cette région pendant le temps employé et avec le nombre d'hommes que j'ai pu employer.

11450. Sans la comparer avec aucune autre ligne ni avec aucune autre région à l'est, était-ce un tracé praticable ?—Oui par un pays montagneux.

DE DEAN INLET A TRAVERS LA VALLÉE DE LA RIVIÈRE AU SAUMON

11451. Qu'avez-vous fait ensuite après avoir passé à Ottawa l'hiver de 1875-76 ?—J'ai été envoyé à la Colombie Anglaise avec un parti pour me rendre à Dean Inlet. J'avais pour instruction d'établir un tracé préliminaire depuis Dean Inlet à travers la coulée de la rivière au Saumon jusqu'au raccordement avec la ligne préalablement établie par M. Hunter.

1876, de retour à la Colombie pour établir un tracé préliminaire depuis Dean Inlet à travers la vallée de la rivière au Saumon.

11452. Où avez-vous organisé votre parti ?—Quelques uns de ceux qui composaient mon personel venaient d'Ottawa, j'en ai pris d'autres à Victoria. Tous les hommes ont été engagés à Victoria. Naturellement les canotiers ont été pris en partie dans la vallée Fraser dans le district de Lillooet.

Comment le parti a-t-il été organisé.

11453. Quel était le nombre de ceux qui composaient le parti ?—A une certaine époque il doit y avoir eu une soixantaine d'hommes. C'était un parti double.

11454. Vous voulez dire un parti destiné a faire à la fois deux explorations ou études différentes ?—Non, la nature du pays était telle qu'il nous fallait un nombre d'hommes plus qu'ordinaire pour pouvoir traverser les montagnes durant la saison des travaux et c'est pour cette raison que l'on m'a alloué un parti double.

Parti double, soixante à une certaine époque.

11455. Vous voulez dire à cause du transport des provisions ?—Non ; à cause de la nature du pays. Il nous fallait un double personnel, afin de pouvoir faire simultanément l'établissement de la ligne et le tracé préliminaire. A tous égards, c'était la même chose que deux partis ordinaires.

Personnel double afin de faire simultanément le tracé préliminaire et l'établissement de la ligne.

11456. Chacun d'eux faisait un travail différent ?—Oui. Un parti étant occupé au tracé préliminaire et l'autre s'occupant de l'établissement de la ligne.

11457. Quelle est l'étendue de la région explorée et entre quels endroits se trouve-t-elle ?—La longueur de la ligne du tracé était de cinquante à cinquante-deux milles depuis Kenisquit, à la tête de Dean Inlet, à travers la vallée de la Rivière au Saumon jusqu'à la région onduleuse au-delà de la chaîne principale des Montagnes.

Cinquante-deux milles.

11458. Avez-vous complété les opérations entreprises ?—Oui ; je les ai complétées sur toute la distance.

11459. Jusqu'à quelle époque environ avez-vous été occupé à la campagne ?—J'ai terminé mon exploration vers la fin de septembre.

Exploration terminée à la fin de septembre.

11460. Où était votre base d'approvisionnement pendant les opérations de cette saison ?—D'abord à la côte maritime, mais durant la der-

Provisions.

Explorations, C. A.— De Dean Inlet à travers la vallée de la Rivière au Saumon.

nière partie de la saison les provisions ont été apportées par le train de mules. En même temps j'avais un dépôt à la côte.

11461. Le train de mules avait-il été organisé sous votre direction ou sous la direction d'un autre officier du gouvernement?—Le train de mules était sous le contrôle du pourvoyeur, qui avait, je crois un agent dans le haut pays pour avoir soin de ces bêtes.

11462. Avez-vous eu durant cette saison, des difficultés relativement aux provisions?—Je me suis trouver un peu à court en juillet. En conséquence de la crue des eaux dans la rivière Fraser, il leur a été impossible de me faire parvenir les provisions à partir de Yale.

11463. Le parti a-t-il souffert de grandes privations en conséquence de ce retard?—Non, il n'a pas souffert du tout.

11464. Y a-t-il eu retard dans les travaux en conséquence du manque de provisions?—Aucun retard.

11465. Avez-vous éprouvé quelques difficultés particulières durant les opérations de cette saison?—L'exploration a été passablement difficile à faire, se pays était si rude et les montagnes tellement escarpées que nous étions constamment exposés au danger.

11466. En conséquence de la nature des travaux?—En conséquence de la nature du pays et, naturellement, en conséquence de la nature des travaux.

11467. Y a-t-il eu des difficultés autres que celles que vous deviez vous attendre à rencontrer dans des travaux de ce genre?—Aucune excepté les difficultés que l'on rencontre dans un pays comme celui-là.

Le parti retourna à Victoria à l'exception des hommes engagés sur les lieux.

11468. Qu'avez-vous fait ensuite lorsque les travaux de la campagne eurent été terminés?—Nous nous en sommes retournés à Victoria.

11469. Avec tous les bûcherons et les autres hommes?—A l'exception des hommes engagés sur les lieux. Ces derniers ont été congédiés et payés.

11470. Quant aux hommes que vous aviez engagés à Victoria, vous les avez ramenés aux frais du gouvernement?—Oui.

11471. Vous n'avez congédié sur les lieux que ceux qui avaient été engagés sur les lieux?—A l'exception de quelques hommes qui avaient été congédiés durant les travaux et renvoyés chez eux, je me rappele qu'il y a eu quatre ou cinq hommes de renvoyés durant le cours des travaux.

11472. Etait-ce l'usage de payer aux hommes du parti leur passage pour les renvoyer à l'endroit où ils avaient été engagés?—Oui; autant que je sache. A cette occasion nous avons eu un vapeur du gouvernement pour nous conduire à l'endroit où nous avons commencé nos travaux.

11473. Quand êtes-vous arrivés à Victoria?—Le 4 ou le 5 octobre.

11474. Et ensuite?—Je suis revenu le premier. Après mon arrivée le lieutenant-gouverneur m'a dit qu'il desirait que je remontasse la rivière

Explorations, C. A.— De Dean Inlet à travers la vallée de la Rivière au Saumon.

Fraser pour aller trouver M. Cambie. J'allai rencontrer ce dernier. Je me rendis jusqu'à Hope et je lui remis la lettre d'instructions, mais comme il n'avait pas besoin de moi je retournai à Victoria, où je restai dix à quinze jours peut-être un peu moins longtemps. Ensuite je revins au Canada et après avoir passé dix jours ou peut-être quinze jours dans ma famille, j'allai à Ottawa.

En octobre 1876, le lieutenant-gouverneur Trutch a demandé au témoin d'aller trouver M. Cambie. Ce dernier n'ayant pas besoin de lui il est revenu à Victoria.

11475. Qu'a-t-on fait à Ottawa?—J'ai commencé à travailler aux plans et profils relatifs aux travaux durant les mois d'hiver.

A Ottawa à travaillé aux plans et profils.

11476. Après cela?—Après cela je me suis rendu à la Colombie Anglaise, au mois de mai 1877 pour étudier une partie du tracé de la rivière Fraser.

Mai 1877, à la Colombie Anglaise pour étudier une partie du tracé de la rivière Fraser.

11477. Etiez-vous chargé de la surveillance du parti?—Oui.

11478. Où a-t-il été organisé?—A Ottawa. Le personnel est venu d'Ottawa avec moi à l'exception d'un seul membre. Les bûcherons ont été engagés à Victoria comme auparavant.

Le parti organisé à Ottawa, bûcherons engagés à Victoria.

DE BOSTON BAR A LA RIVIÈRE HARRISON.

11479. Quelle a été l'étendue de l'exploration faite après cela et entre quels points?—J'ai commencé à Boston Bar, sur la rivière Fraser et j'ai travaillé en descendant la rivière jusqu'au raccordement avec la division X à l'embouchure de la rivière Harrison, une distance de soixante et dix milles. J'avais un parti double pour ces travaux et j'ai fait le tracé préliminaire et établi les lignes.

A fait le tracé préliminaire et établi les lignes entre Boston Bar et l'embouchure de la rivière Harrison.

11480. Où était votre base d'approvisionnements?—Nous avons emporté nos provisions avec nous. Toutes les provisions dont nous avons eu besoin de temps à autre ont été commandées par l'officier du commissariat et nous ont été livrées sur les lieux.

Provisions.

11481. Combien étiez-vous environ?—Autant que je puis me rappeler, il y avait peut-être trente-cinq hommes en tout. Sur les premiers trente-cinq milles, nous avions un wagon tiré par quatre mules pour transporter nos provisions et l'équipement de notre camp. Après cela nous avons employé de grands canots. Nous avions deux grands canots.

Nombre du parti: trente-cinq.

11482. Quel a été le résultat des opérations de la saison?—Le résultat a été considéré comme très avantageux, et la ligne s'est trouvé meilleure qu'on ne l'aurait espéré. Je viens de l'entendre dire par hasard. J'ai lu le rapport quelque temps après sa publication mais je ne l'ai pas regardé depuis.

Ligne considérée avantageuse.

11483. Quelle impression vous en est restée sans tenir compte d'aucun rapport fait par d'autres?—Je crois que la ligne était très avantageuse pour une région comme celle-là.

11484. Etait-ce une ligne pouvant être utilisée pour un chemin de fer?—Oui; nous avons trouvé des rampes très faciles et je ne crois pas que le coût de cette ligne à tout prendre aurait été excessif—je veux parler du coût estimé.

11485. Jusqu'à quelle date avez-vous été employé à ces travaux?—J'ai terminé mon exploration vers le milieu de septembre, vers le 23 de septembre, et après quelques jours j'ai continué en descendant la rivière,

Exploration te le 23 septembr

Explorations, C. A.— De Boston Bar à la Rivière Harrison.

faisant une exploration superficielle pour relier la rivière avec l'exploration qui avait été faite par le gouvernement local jusqu'à un point situé à quelque six milles en aval de l'endroit où j'avais terminé mes travaux. J'avais fait cette exploration de la rivière tout le long en même temps que l'exploration du chemin de fer et je l'ai complétée après avoir terminé l'exploration de la ligne du chemin de fer.

11486. A quelle date ont cessé, durant cette saison, les opérations de la campagne?—En tant que j'étais concerné les opérations de la campagne se sont terminées en même temps que j'ai terminé l'étude de la ligne. C'était probablement vers le 25 septembre. Je ne me rappelle pas si d'autres partis étaient de retour avant le mien.

PUGET SOUND.

11487. Avez-vous congédié votre parti en septembre? — Oui; et ensuite je suis resté quelque temps au bureau à Victoria, puis je suis retourné à Ottawa. Avant mon départ pour Ottawa, M. Smith m'a demandé d'aller examiner le havre de Puget Sound.

11488. Voulez-vous dire M. Marcus Smith?—Oui, M. Marcus Smith.

Au commencement de novembre est allé à Ottawa où il a travaillé aux plans et profils.

11489. Vers quelle date êtes-vous arrivé à Ottawa?—Je suis arrivé à Ottawa au commencement de novembre.

11490. Qu'avez-vous fait à Ottawa?—J'ai travaillé aux plans et profils des études de lignes.

D'EMORY BAR A BOSTON BAR.

Printemps de 1878, à la Colombie Anglaise pour reviser les études de lignes sur la rivière Fraser entre Emory Bar et Boston Bar.

11491. Quand êtes vous reparti d'Ottawa?—Le printemps suivant, j'ai quitté Ottawa pour aller reviser les études de lignes sur la rivière Fraser, c'est-à-dire la partie de mon travail entre Emory Bar et Boston Bar.

DU LAC KAMLOOPS A LA RIVIÈRE THOMPSON DU NORD.

Exploration le long du côté nord du lac Kamloops et tracé préliminaire le long de la rive sud du dit lac.

11492. Etiez-vous chargé de la direction du parti?—Oui le parti était sous mes ordres et j'ai revisée que j'avais fait précédemment. Après l'avoir complété, j'ai reçu ordre de me rendre au district du lac Kamloops et de recommencer une autre exploration se détachant de l'une des exploration faites précédemment et s'étendant le long de la rive nord du lac Kamloops jusqu'à la jonction de la partie de la ligne de 1877 sur la Thompson du Nord. En outre de cette exploration, j'ai aussi fait un tracé préliminaire le long de la rive sud du lac Kamloops dans une région très accidentée, afin de contenter l'ingénieur du district.

11493. Combien de temps avez-vous été employé à ces travaux?—Jusque vers le milieu de septembre—peut être le 22 septembre. Je donne ces dates de mémoire seulement.

Nombre d'hommes du parti : vingt-deux.

11494. Quel était le nombre de ceux qui formaient votre parti durant cette saison, en 1878?—Environ vingt ou vingt-deux.

11495. Y a-t-il eu des difficultés au sujet des provisions?—Je crois que non; je ne me rappelle aucune difficulté.

11496. Les travaux ont-ils été retardés par quelques difficultés imprévues?—Non; nous avons perdu je crois une journée et demie en conséquence d'une très forte bourrasque. Le vent était tellement violent qu'il était impossible de travailler le long des rochers escarpés.

Explorations, C. A.— Du Lac Kamloops à la Rivière Thompson Nord.

11497. Le parti a-t-il été congédié à la fin des opérations?—Oui ; le parti a été congédié immédiatement après notre retour à Victoria ; ceux qu'on avait engagés ont été congédiés.

11498. Et ensuite?—Ensuite je suis retourné à Ottawa.

11499. Combien de temps y êtes-vous resté?—J'y suis resté jusqu'au printemps suivant. A Ottawa jusqu'au printemps de 1879.

11500. Faisant l'ouvrage de bureau relatif aux opérations de cette dernière saison?—Oui ; je faisais le travail de bureau lorsque j'étais requis de le faire.

CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER—CONTRAT No. 42.

11501. Qu'avez-vous fait ensuite?—J'ai été envoyé pour prendre la surveillance de la construction dans la section 42. J'ai quitté Ottawa au commencement de mai 1879. Je suis venu à Winnipeg et de là je me suis rendu sur le théâtre des travaux. Aux travaux de construction en mai 1879.

11502. Etiez-vous chargé de la surveillance du parti?—J'avais le commandement du parti.

11503. Votre juridiction s'étendait-elle au-delà des limites de la section 42?—Non ; ma juridiction ne s'étendait qu'à l'entreprise No. 42.

11504. Qu'avez-vous trouvé en arrivant sur le terrain?—Nous avons trouvé la ligne de l'année précédente, dont nous avions un plan et un profil. Nous avons vu la partie déblayée pour la ligne du télégraphe sur la ligne primitive ainsi que les jalons appartenant à la ligne décrite sur nos plans. Comment il a trouvé la ligne.

11505. Quelle ligne était-ce, la ligne centrale ou les sections transversales?—La ligne du centre et je crois qu'il y avait aussi des poteaux appartenant aux sections transversales.

11506. Avez-vous trouvé des indices prouvant que la ligne avait été complètement établie et que les sections transversales avaient été levées?—En certains endroits nous avons trouvé ces poteaux. En parcourant les travaux je ne regardais pas à ces petits jalons d'aussi près que les sous ingéniers et les ingénieurs de divisions, mais j'ai vu les jalons de la ligne centrale et des jalons transversales.

11507. Vous a-t-on donné des renseignements quant aux détails estimatifs des travaux devant être exécutés?—J'avais le compte des travaux ainsi que le profil, le plan et une feuille indiquant les mesurages approximatifs.

11508. Cela vous donnait-il les quantités dans chaque localité?—Oui : je crois qu'ils indiquaient chaque petite coupe et chaque petite levée. Avait avec lui des données indiquant chaque coupe et chaque levée.

11509. Je veux dire ; pouviez-vous voir si la quantité a aucun endroit particulier avait été mal calculée?—Oui ; entre certaines stations, je pouvais prendre les quantités contenues dans le détail estimatif, faire mes propres calculs et les comparer avec ceux qui avaient été faits d'abord.

11510. Les entreprenenrs étaient-ils sur le terrain lorsque vous y êtes arrivé?—Je crois que l'un des associés y était.

Construction du chemin de fer— Contrat No. 42.

11511. Qui était-ce?—M. Grant.

Les entrepreneurs n'ont pas été retardés.

11512. Les travaux étaient-ils indiqués de façon à ce qu'ils pussent procéder immédiatement à leur exécution, ou ont-ils été retardés en aucune manière?—Je ne crois pas le moins du monde qu'ils aient été retardés par nous. Nous leur avons taillé de la besogne à partir de la station 3 à quelque distance en avant.

11513. A partir de quelle extrémité de la ligne les stations sont-elles numérotées sur cette section?—Elles étaient numérotées de l'ouest à l'est par division en commençant au Portage du Rat ou au raccordement avec la section 15.

11514. C'était là la première division?—Oui.

11515. Chaque division était-elle numérotée séparément? — Oui, chaque division, commence par zéro.

11516. Vous dites que vous leur avez taillé de la besogne à la section 3?—Les travaux étaient commencés à partir de la rive est du débouché est de la rivière Winnipeg jusqu'à quelque distance sur la ligne. Environ un mille ou un mille et demi avaient été tracés immédiatement, c'est-à-dire sans causer le moindre retard aux entrepreneurs.

Les travaux étaient prêts avant que les entrepreneurs eussent leur outillage sur les lieux.

11517. Vous voulez dire tracé suffisamment pour ne pas les retarder? —Oui; les travaux étaient prêts, si je me rappelle bien avant que les entrepreneurs eussent transporté leur outillage sur le terrain.

11518. Se sont-ils plaint de ce que vous les aviez retardés?—Aucune plainte officielle ne m'a été faite.

11519. Les entrepreneurs avaient-ils un ingénieur sur le terrain lorsque vous êtes arrivé?—Non; pas quand je suis arrivé, je crois; mais très peu de temps après mon arrivée ils en avaient un. Du moins s'ils en avaient un lorsque je suis arrivé je n'en savais rien.

11520. Avez-vous entendu quelques plaintes officielles ou non, à l'effet que le gouvernement retardait l'exécution de leurs travaux?—Je crois avoir entendu les entrepreneurs dire cela: que les travaux avaient été retardés.

11521. Je parle du commencement de l'entreprise?—Il se peut qu'ils l'aient dit. Je me rappelle de deux endroits où nous n'avions pas décidé au sujet des rampes. On leur a permis d'ouvrir les coupes à un niveau que nous devions probablement accepter, de sorte que si le niveau eut été baissé nous nous trouvions à ne rien perdre.

11522. Alors c'était ce niveau que vous étiez a peu près certain de prendre à moins de prendre un niveau plus bas?—Oui.

Niveau changé et amélioré.

11523. Le niveau a-t-il subi des changements importants, soit sur toute la section soit à des endroits particuliers, depuis le commencement des travaux?—La ligne du niveau a été changée à certains endroits et améliorée à mon avis. Je crois qu'il y a moins de pentes raides. La hauteur des rampes à été réduite.

Coupes dans le roc réduites.

11524. Le changement de niveau a-t-il eu pour effet d'augmenter les coupes dans le roc?—Non; la moyenne des coupes dans le roc a été réduite.

Construction du chemin de fer— Contrat No. 42.

11525. Les changements étaient-ils des déviations de la ligne ou une élévation du niveau?—Des divisions de la ligne que j'ai approuvées.

11526. L'excavation du roc a-t-elle été réduite de beaucoup?—Je le crois.

Quantité de pierre réduite.

12527. Cela affectera-t-il l'époque à laquelle la ligne pourra être terminée?—Cela l'affecte en réduisant le montant des travaux à exécuter. La quantité d'excavation dans le roc a été réduite et en conséquence le temps requis a été réduit. Par exemple si un nombre donné d'hommes est employé ils peuvent être occupés à d'autres travaux.

11528. Cela a-t-il aussi pour effet d'augmenter le remblai en terre?—Je crois que le tout a été réduit.

Les travaux en terre ont aussi été réduits.

11529. Alors voulez-vous dire que les que les deux principaux genres de travaux ont été considérablement réduits par ces déviations?—La ligne telle qu'actuellement établie donne des quantités beaucoup moindres que celles de la ligne de l'année précédente.

11530. Voulez-vous dire à la fois de la terre et de la pierre?—Oui.

Pas de raison pour que les changements puissent retarder les travaux.

11331. Connaissez-vous quelques raisons pour lesquelles le changement fait par ces déviations pourraient retarder le parachèvement des travaux au delà de l'époque que l'on avait d'abord fixée?—Je n'en connais pas. Je ne crois pas que les travaux aient été retardés en aucune manière par aucun de ces changements.

11532. Dans une conversation que nous avons eue avec l'un des entrepreneurs, il nous a donné à entendre que les chaussées en terre seraient de beaucoup augmentées, que les tranchées dans la pierre seraient diminuées et que cela aurait pour effet de retarder le parachèvement de la ligne, parce qu'il ne peut continuer les chaussées en terre durant l'hiver bien qu'il puisse faire les tranchées dans le roc ; et que si les tranchées dans le roc ne sont pas faites cela prendra pour finir les chaussées en terre plus de temps qu'on ne l'avait cru d'abord?—Cela dépend du mode de construction.

Rien dans le mode de construction qui soit de nature à retarder l'entrepreneur.

11533. Y a-t-il dans le mode de construction quelque chose qui puisse nous éclairer sur cette prétention de la part de l'entrepreneur?—Je ne crois pas que le changement ait pu affecter sérieusement l'entrepreneur sous ce rapport, du moins autant que les tranchées et les chaussées sont concernées. Moins il y a des tranchées et moins il faut de temps pour terminer son entreprise, et si cela est nécessaire il peut la terminer en employant les trains. En établissant la ligne du niveau à travers les coupes et les levées, je devais choisir le niveau le moins dispendieux, et je crois que je l'ai fait.

11534. Ces déviations ont-elles été soumises à votre supérieur?—J'ai envoyé un plan et un profil à Ottawa indiquant la ligne actuelle. J'ai envoyé deux ou trois profils.

A agi sous l'impression qu'il était autorisé à faire ces déviations.

11535. Etes-vous autorisé à faire des déviations de temps à autre selon que vous le jugez convenable, sans soumettre la question à l'ingénieur en chef?—Je crois l'être. J'ai agi sous cette impression. Autant que je puis me rappeler, j'ai envoyé des copies, ou en envoyant les

Construction du chemin de fer—Contrat No. 42.

profils à Ottawa, j'ai annoté les changements, et depuis le commencement de cette année, j'ai indiqué à M. Schreiber tous les changements que j'ai faits.

11536. Les avez-vous soumis à quelque personne sur les lieux? M. Schreiber a-t-il visité la ligne?—Oui; je les ai aussi indiqués à M. Schreiber sur le terrain.

Schreiber a approuvé tous les changements à l'exception d'un seul.

11537. A-t-il approuvé la diviation que vous avez recommandée?—Oui; à l'exception d'un seul point, il a approuvé tous les changements. Il y avait un endroit auquel il croyait que je pouvais remonter un peu plus dans le défaut de la côte et j'ai donné ordre à M. Gordon, l'ingénieur de division, d'étudier une ligne à cet endroit.

11538. Cela était-il une diviation plus accentuée de la ligne primitive que celle que vous aviez faite?—Oui.

11539. Les quantités telles qu'estimées en premier lieu ont-elles été sérieusement modifiées à part les articles de la pierre et de la terre? Quelques-uns des articles ont subi des réductions très-importantes.

L'article des ponceaux en tubes de fer, retranché complètement.

11540. Quels travaux?—Les ponceaux en tubes de fer. Nous avons retranché cet article complètement. Dans le détail primitif des travaux il y a un article pour les ponceaux en tubes de fer.

11541. Savez-vous si cela a fait le sujet d'une dispute entre les entrepreneurs et le gouvernement? Non; pas que je sache.

Autres articles réduits.

11542. Y a-t-il d'autres articles au sujet desquels des changements importants ont eu lieu?—Le déblaiement et le pontage.

11543. Que voulez-vous dire par le pontage?—Une plate-forme de buches traversant les muskegs.

11544. A part cela?—L'emprunt de la pierre a été très considérablement réduit et les emprunts au moyen des trains ont été de beaucoup réduits.

11545. Ces emprunts sont-ils des emprunts de terre?—Oui, de terre.

11546. Est-ce cela qui est désigné sous le titre emprunts additionnels de terre?—C'est cela.

11547. Cela s'applique au charroi, lorsqu'il excède un mille, avez-vous dit que cela a été diminué?—Oui; je parle de mémoire seulement.

11548. Je veux dire quelle est votre impression actuelle à ce sujet?—Le charroi a été réduit.

Maçonnerie des ponts réduits de 50 pour cent.

11549. Et les excavations ordinaires de terre?—Elles ont aussi été réduites, je crois, d'après les arrangements actuels, la maçonnerie des ponceaux sera à peu près la même, la maçonnerie des ponts a été réduite de 50 pour cent à mon avis, dans tous les cas elle est considérablement réduite.

11550. Je suppose que les travaux d'abattis ont été augmentés et que l'arrachage des souches sera augmenté en proportion?—Bien que

Construction du chemin de fer— Contrat No. 29.

les arbres aient été abattus sur une ligne à travers cette région cependant ce changement n'augmentera pas nécessairement l'arrachage des souches. Il peut se faire que ce travail ait été augmenté. Cela dépend absolument de la ligne.

11551. Vous n'êtes pas certain si ce travail sera changé considérablement ou non?—Non; dans tous lee cas, l'arrachage des souches ne figure que pour un petit montant.

11552. Dans l'estimation cet article est beaucoup plus considérable que l'abattage?—Il peut se faire que l'arrachage des souches soit augmenté. Arrachage des souches augmenté.

11553. Vous rappelez-vous ce qui en est au sujet des tunnels à travers le roc pour cours d'eau. Ils ont été considérablement réduits. Tunnels à travers le roc pour cours d'eau, diminués.

11554. Alors, d'après votre opinion actuelle les travaux coûteront beaucoup moins qu'on ne l'avait prévus?—Oui, beaucoup moins.

11555. A travers les nappes d'eau, les chaussées sont-elles en terre sur base de roc ou renferment-elle du roc?—Elles diffèrent. Quelques-unes des Baies des lacs devront être traversées au moyen d'une chaussée en terre, d'autres ou l'eau est peu profonde auront une base de roc, d'autres enfin seront terminées en adoptant les emprunts de pierre. Nature des chaussées.

11556. M. Manning, l'un des entrepreneurs, a donné sa déposition devant nous et il estime que le total de l'excavation de terre s'élevera à 2,000,000 de verges ou plus en sus de l'estimation primitive, de sorte que le montant total serait maintenant de 6,000,000 à 7,000,000 de verges cubes?—Je crois que M. Manning se trompe à ce sujet. J'ai vu l'article dans un journal et j'ai cru que ce chiffre dépassait de beaucoup le chiffre réel. Manning se trompe en disant que l'excavation de la terre s'élèverait à 2,000,000 de verges en sus de l'estimation primitive.

11557. Si je comprends bien vous donnez maintenant à entendre que le coût total sera moindre que l'estimation primitive?—Le coût total de l'entreprise sera beaucoup moindre maintenant qu'on ne l'avait estimé d'abord.

11558. La quantité de l'excavation de terre de toute sorte sera-t-elle moindre en tout dans votre opinion qu'on ne l'avait estimée d'abord?—Elle sera moindre à l'exception des fossés d'égoût. A l'exception des fossés d'égoût l'excavation totale de terre sera moindre qu'on ne l'avait estimée.

11559. Eh bien! pour les fossés d'égout?—Ils seront augmentés, je crois.

11560. De combien?—Peut-être du double. En faisant l'estimation des travaux qui restent à faire, j'ai alloué pour les fossés d'égoût quelque chose que je croyais suffisant pour les couvrir. Je crois avoir doublé le montant primitif. Cet article sera presque doublé.

11561. Le montant augmenté pour les fossés d'égout affectera-t-il la question de savoir si l'excavation totale de la terre excèdera l'estimation primitive?—Pas du tout.

11562. Quant aux nappes d'eau, avez-vous pu vous assurer si la profondeur sera à peu près la même qu'on l'avait cru d'abord ou si elle sera augmentée de beoucoup?—Nous nous sommes assurés que la profondeur de l'eau sera telle qu'indiquée sur le profil primitif, mais dans certains endroits les dépôts d'argiles, de boue ou de sable au fond sont plus considérables qu'on ne l'avait supposé. Dans les nappes d'eau, profondeur de l'eau la même qu'on s'attendait d'y trouver mais à certains endroits les dépôts au fond sont plus considérables.

Construction du chemin de fer— Contrat No. 22.

Une partie considérable des travaux en pierre et en terre ont été remplacés par des chevalets.

11563. Voulez-vous dire que ces dépôts seront déplacés par la chaussée?—Une grande partie sera déplacée; mais relativement aux nappes d'eau une partie considérable des travaux en terre et des travaux en pierre qu'on avait d'abord eu l'entention de faire exécuter ont été évités grâce à la substitution des chevalets à la chaussée en terre.

Les pilotis ont été augmentés mais la quantité totale de bois de charpente employé pour les chevalets n'a pas beaucoup dépassé le calculs.

11564. De sorte qu'il y a maintenant au compte des dépenses un nouvel article pour les chevalets, dont le montant est beaucoup plus considérable qu'on ne l'avait prévu dans les calculs primitifs?—Je ne crois pas qu'à tout prendre les chevalets et le bois de charpente qui a servi à leur construction aient été augmentés dans des proportions très-considérables, mais quelques-uns des articles, les pilotis par exemple, ont été considérablement augmentés. Cedendant le montant total représentant le bois de charpente des chevalets ne constitue pas un article très-considérable dans le coût, c'est-à-dire, que la différence ne sera pas très grande.

11565. Cet article des chevalets affectera-t-il le résultat général au sujet duquel vous avez donné votre opinion relativement à la diminution du coût total?—Oui il l'affectera considérablement,

11566. Alors, cela modifie-t-il votre opinion?—Non.

11567. Alors comment cela affectera-il le résultat général?—En ce qui concerne le parachement ces travaux sur ces nappes d'eau sans chaussée en terre et en pierre tel que décidé en premier bien.

Le coût a été considérablement réduit par l'adoption du système des chevalets.

11568. Lorsque je parle des résultats généraux j'entends le coût des travaux?—En adoptant le système de chevalets on a réduit considérablement le coût des travaux.

G. Brown.

Continuation de l'examen de G. BROWN:

NIXON POURVOYEUR— TRANSACTIONS PRIVÉES AVEC ALLOWAY.

Par le Président:—

11569. Vous avez dit hier que l'un de vos livres de banque montre qu'il a été escompté un billet sur lequel le nom de W. F. Alloway paraît comme faiseur et celui de Thomas Nixon comme endosseur?—Oui.

11570. Etiez-vous gérant de la banque à cette époque?—Oui.

11571. Connaissez-vous un autre Thomas Nixon, à part celui qui était pourvoyeur?—Il y avait ici un nommé Nixon mais ce n'est pas son nom.

11572. Voulez-vous dire que c'était un nom d'emprunt?—Non, il y avait un Nixon ici mais je ne croit pas qu'il se nomme Thomas.

Pas d'autre Thomas Nixon que le témoin aurait accepté comme endosseur du billet Alloway.

11573. Y avait-il, dans tous les cas, un autre Thomas Nixon que vous auriez accepté comme endosseur du billet d'Alloway?—Pas que je me rappelle.

Nixon, pourvoyeur— Transactions privées avec Alloway.

11574. Alors, quelle est votre impression sur cette question. Le Thomas Nixon dont le nom figure pans vos livres est-il le pourvoyeur ou un autre?—Il est certain que c'est Thomas Nixon le pourvoyeur ; il n'y a aucun doute dans mon esprit sur ce point.

Pas de doute que le Thomas Nixon mentionné sur le billet d'Alloway soit Thomas Nixon le pourvoyeur.

11575. Savez-vous si Cooper Fairman & Cie., fournissaient des approvisionnements pour le chemin de fer du Pacifique—je ne veux pas dire aux entrepreneurs mais au chemin de fer ou au gouvernement pour le chemin de fer?—Il est certain qu'ils approvisionnaient les entrepreneurs. Je ne me rappelle de rien. Il pourrait très bien avoir fourni des approvisionnements au gouvernement sans que cela soit venu à ma connaissance.

11576. M. Luxton, dans une lettre au secrétaire dit que Cooper Fairman & Cie., de Montréal, étaient occupés à fournir certains approvisionnements pour le chemin de fer Pacifique Canadien, je ne sais s'il veut dire aux propriétaires de la voie ferrée ou aux entrepreneurs du chemin de fer?—Il veut dire les entrepreneurs.

11577. Savez-vous s'ils ont fourni des approvisionnements à d'autres qu'aux entrepreneurs?—Non.

11578. Je veux dire, savez-vous si le gouvernement ou aucun officier du gouvernement ont reçu d'eux des approvisionnements pour le chemin de fer?—Non, je n'en sais rien.

CONTRAT No. 15. ACCUSATION D'INFLUENCE INDUE.

11579. Avez-vous eu connaissance de quelque arrangement en vertu duquel Cooper, Fairman & Cie, ont aidé à Tuttle à fonder et à maintenir un journal et savez-vous si cette aide se rapportait au chemin de fer et à ce qui le concerne?—Non, je crois qu'ils ont aide au *Times*.

Croit que Cooper, Fairman & Cie sont venus en aide au *Times*, mais pas relativement au chemin de fer.

11580. En vue du chemin de fer?—Je ne l'ai jamais entendu dire.

Continuation de l'examen de C. R. TUTTLE :

Tuttle.

Par le Président :—

CONTRAT No. 15. APPROVISIONNEMENTS.

11581. Savez-vous si Cooper, Fairman & Cie ont fourni des approvisionnements pour le chemin de fer du Pacifique Canadien au gouvernement ou par l'entremise d'aucun des officiers du gouvernement?—Je ne crois pas qu'ils en aient jamais fourni.

Cooper, Fairman & Cie ont fourni des approvisionnements aux entrepreneurs.

11582. En ont-ils fourni aux entrepreneurs?—Oui.

INFLUENCE INDUE ALLÉGUÉE.

11583. Avez-vous reçu d'eux quelque aide se rapportant en aucune manière au chemin de fer du Pacifique ou à aucune personne ayant des rapports avec le gouvernement?—Certainement pas à cause d'aucune personne ayant des rapports avec le gouvernement ; mais il est tout simplement possible que l'aide qu'ils m'ont donnée m'ait été donnée un peu parce que j'avais contribué à la conclusion d'un contrat entre MM. Cooper, Fairman & Cie et M. Whitehead, mais aucune entente à cet effet n'a été mentionnée entre nous. La seule aide qu'ils m'ont donnée a été sur mon billet et il était entendu que je le paierais.

L'aide donnée au témoin par Cooper, Fairman & Cie n'était pas basée sur l'influence exercée sur aucune personne en rapport avec le gouvernement mais il est possible que cette aide ait été en considération du fait que le témoin avait obtenu pour eux une entreprise de la part de Whitehead.

Contrat No. 15.
Approvisionnements.
Prétendue influence indue.

Leur a donné un billet.

11584. Alors c'était une avance sur votre billet et non undon. Est-ce là ce que vous voulez dire?—Oui.

11585. Lorsque vous vous êtes efforcé d'amener la conclusion du contrat entre MM. Cooper, Fairman & Cie et M. Whitehead, était-ce avec l'entente que vous recevriez de l'aide pour vos services?—Non.

11586. Voulez-vous dire qu'après avoir travaillé pour amener l'entente entre les deux parties vous avez demandé de l'aide sous forme de l'avance dont vous avez parlé et que vous avez reçu cette aide?—Oui, je ne veux pas dire cependant, que j'ai demandé de l'aide en m'appuyant sur ce fait.

Cooper, Fairman & Cie avaient aidé au témoin longtemps avant qu'il eût fondé son journal.

11587. Comment cela s'applique-t-il à la question: que voulez-vous dire?—Je veux dire tout simplement que si je contribue à procurer un avantage à quelqu'un je suis plus disposé à m'adresser à ce quelqu'un pour lui demander de l'aide bien que naturellement je ne lui dirais pas que je m'appuie sur les services rendus. Je dois dire cependant, que Cooper, Fairman & Cie m'avaient assisté au point de vue financier avant que j'eusse entrepris la publication du journal et avant que j'eusse connu M. Whitehead de sorte que nous nous connaissions passablement, nous étions d'anciennes connaissances.

Jamais reçu aucun avantage d'aucun entrepreneur d'après l'entente qu'il exercerait ou qu'il avait exercé quelqu'influence sur le gouvernement.

11588. Avez-vous, en aucun temps, reçu aucun avantage d'aucun entrepreneur d'après l'entente que vous exerceriez votre influence sur aucune personne en rapport avec le gouvernement?—Non.

11589. En avez-vous reçu avec l'entente que vous aviez préalablement exercé votre influence auprès d'aucun membre du gouvernement? Non.

Comment le témoin a connu Whitehead.

11590. Y a-t-il relativement à cette transaction de Cooper, Fairman & Cie., quelque chose que vous aimeriez à expliquer?—Je ne crois pas, mais puisque mon nom a été mêlé à cette affaire, il est peut-être à propos pour moi de déclarer ce qui suit: voici comment j'ai fait la connaissance de M. Whitehead et comment je me suis trouvé en rapport avec lui, avec les gens du Nord-Ouest, et avec les entrepreneurs en général. Je travaillais au septième volume de mon Histoire du Canada, à Ottawa, où je m'étais installé afin de me procurer des exemplaires de divers volumes à la bibliothèque du Parlement et de pouvoir les emporter à l'Hôtel Russell. Pendant que j'étais là, occupé à ce travail, je devins, d'une façon amicale, l'agent de Cooper, Fairman & Cie., pour amener la conclusion d'un contrat entre ces derniers et M. Whitehead. J'avais été très intime avec la famille de M. Fairman, à Montréal, en qualité de voisin et d'ami. Il était en visite à Ottawa, et, naturellement il venait souvent chez moi. Son épouse était avec lui à Ottawa et une fois elle vint rendre visite à ma femme. En parlant avec lui à ce sujet, je lui dis que je pourrais lui aider et l'entreprise fut donnée à M. Fairman.

11591. Vous voulez dire par M. Whitehead et non par le gouvernement?—Oui, c'est ainsi que j'ai fait la connaissance de ces messieurs.

11592. Considérez-vous que le gouvernement ou quelques membres du gouvernement soient impliqués en aucune manière dans l'arrangement conclu entre Cooper, Fairman et Cie., d'une part et M. Whitehead d'autre part?—Certainement non.

Construction du chemin de fer— Contrat No. 22.

Continuation de l'examen de W. F. JENNINGS :

Par le Président,

11593. Vous avez parlé d'un changement important effectué au moyen des chevalets : veuillez expliquer quel était ce changement et comment cela affecta le résultat ?—Le changement qui a été fait réduira le coût immédiat des travaux à peu près de $500,000. La réduction peut être moindre, mais à en juger par les quantités dont le rapport m'a été fait, je crois que ce sera à peu près cela.

Le changement effectué par les chevalets réduira le coût d'environ $500,000.

11594. Et sur le coût total des travaux y compris les articles de toute sorte, quelle sera, dans votre opinion, la réduction totale sur l'estimation primitive. D'après les arrangements actuels, la réduction s'élevera à environ $1,500,000.

Sur le coût total la réduction sera de $1,500,000.

11595. La somme totale que ces divers articles devraient coûter d'après l'estimation primitive sur laquelle les soumissions avaient été basées dépasse un peu $4,000,000 d'après ce qu'on nous a donné à entendre : est-ce bien cela que vous avez compris ?—C'est cela.

11596. Et vous croyez maintenant que les travaux tels qu'exécutés en vertu des changements auxquels vous avez fait allusion coûteront à peu près $2,508,000 ?—C'est à peu près le montant que je trouve en me basant sur les estimations dont on m'a fait rapport. Mes rapports l'indiqueraient exactement.

Les travaux tels qu'exécutés coûteront $2,500,000 au lieu de $4,000,000.

11597. L'intention est-elle que ces chevalets ne sevent que temporairement et les vides seront-ils plus tard remplis avec de la terre ?—Je crois que c'est ce que l'on fera plus tard.

Les chevalets ne sont que temporaires, les vides devront plus tard être remplis avec de la terre.

11598. Alors la dépense requise pour ces travaux n'est pas épargnée mais seulement retardée ?—Dans quelques cas il y a une épargne permanente très considérable d'effectuée. Par exemple si, en certains endroits, les chevalets sont employés durant plusieurs années, cela retarde la dépense totale exigée pour des travaux couteux, assez longtemps pour que l'intérêt accru sur la somme représentant cette dépense soit plus que suffisant pour couvrir les frais de construction des chevalets. C'est tout simplement une question de calcul. Dans certains cas le coût est diminué ; dans d'autres cas, il ne l'est pas.

11599. En parlant du fond des nappes d'eau, vous disiez qu'en certains endroits, il serait probablement en grande partie déplacée par la chaussée ?—Le terrain le plus mouvant à la surface du fond sera déplacé par les matériaux plus lourds employés pour le remblai.

11600. Quel moyen avez-vous employé pour découvrir la profondeur de ces nappes d'eau dont le fond sera probablement déplacé ?—Nous nous sommes servi de tiges de sonde pour éprouver la profondeur.

On a employé des tiges de sonde pour éprouver la profondeur des nappes d'eau à fond mouvant.

11601. Quelle espèce de tiges de sonde ?—Des tubes en fer de trois quart de pouces ajoutées ensemble bout à bout.

11602. Comment les avez-vous enfoncées ?—Nous les avons enfoncées en forçant le sol. Il y a une tarrière à l'un des bouts et une barre transversale passée à travers un anneau à l'extrémité supérieure. Ce travail a été fait sur les nappes d'eau surtout en hiver, à travers la glace.

Construction du chemin de fer—Contrat No. 42.

11603. Le forage a-t il été fait à la main?—Oui.

11604. On ne s'est pas servi de machines?—Non d'aucunes.

De deux à quatre hommes requis pour le forage.

11605. Quel nombre d'hommes avez-vous employé?—Quelquefois quatre hommes et quelquefois deux.

Quelques forages avaient soixante pieds de profondeur. Dans un certain cas on a atteint une profondeur de 100 pieds.

11606. Quelle profondeur avez veus atteinte au moyen de ces outils? —Je crois que quelques-uns des forages mesuraient soixante pieds. C'était beaucoup plus profond à partir de la surface—100 pieds dans un certain cas—mais à cet endroit il y avait un dépot de boue très peu considérable.

11607. Quelle est la plus grande profondeur à laquelle vous avez trouvé une fondation assez ferme dans votre opinion, pour soutenir la chaussée qu'on devait y mettre?—Quatre vingt dix pieds est la plus grande profondeur que nous ayons trouvée, mais à cet endroit, il n'y aura pas de chevalets, le vide sera rempli avec de la pierre.

Les sondages qui ont été faits n'étaient pas complets. Il y a des endroits où il faudra pratiquer d'autres sondages.

11608. Croyez-vous que cette épreuve ait été suffisante pour déterminer le point où le fond sera assez ferme pour soutenir les chevalets? —Je ne le crois pas. Nos sondages ont été faits dans le but de découvrir le plus tôt possible, la nature du fond, mais maintenant, le système des chevalets a été appliqué sur une si grande échelle qu'il y a des endroits où il sera nécessaire de pratiquer encore d'autres sondages afin de juger aussi exactement qu'on peut le faire de la densité du terrain qui se trouve au fond.

On n'a pas encore assez de données pour dire jusqu'à quelle profondeur le fond sera déplacé.

11609. Alors devons-nous comprendre que vous n'avez pas eu de données suffisantes pour savoir jusqu'à quelle profondeur le fond sera déplacé?—Pas en général. Je crois que nous avons des données suffisantes pour l'achèvement des travaux dans le vide qu'il a été décidé de remblayer, mais, voyez-vous, enremplaçant les chevalets par des remblais il n'y aura pas de déplacement du fond excepté le déplacement causé par l'enfoncement de pilotis.

En général la profondeur a été suffisamment éprouvée pour les travaux actuels mais on devra recommencer les sondages à certains endroits pour déterminer la longueur des pilotis.

11610. Pour les fins des travaux qu'on a maintenant l'intention de faire sur cette ligne, avez-vous, dans votre opinion, suffisamment éprouvé la profondeur de ces nappes d'eau?—En pratique, oui, mais il y a certains endroits où l'on devra sonder de nouveau pour déterminer la longueur que les pilotis devront avoir.

Manning est tout à fait dans l'erreur lorsqu'il dit qu'on atteindra une profondeur de 200 pieds. Il n'y a aucun endroit ou le roc se trouve à plus de 98 ou 100 pieds de profondeur.

11611. M. Manning a déclaré dans son témoignage qu'il croyait qu'on atteindrait à certains endroits une profondeur de 200 pieds ou à peu près?—M. Manning se trompe du tout au tout. Il n'y a pas un seul endroit que je connaisse sur la ligne où le roc vif se trouve à une profondeur dépassant quatre-vingt-dix-huit ou 100 pieds. Au moins, je ne m'en rappelle pas un seul.

11612. Savez-vous si des sondages ont été pratiqués par M. Manning ou par tout autre pour le compte des entrepreneurs et si ces sondages indiquaient une plus grande profondeur que celles que vous avez indiquées?—Je n'en sais rien.

Construction du chemin de fer—Contrat No. 42.

11613. Alors, vous ne savez pas sur quelles raisons il se base pour en arriver à cette conclusion?—Je ne le sais pas.

11614. Quelle est votre opinion quant à l'époque probable ou ces travaux seront terminés si l'on emploie le nombre d'hommes requis?—D'après les renseignements que je possède les travaux seront terminés à l'époque fixée.

11615. Vous voulez dire à l'époque convenue. Je ne parle pas de l'époque fixée par le contrat, mais je parle des résultats physiques?—Je ne vois aucune raison pour que les travaux ne soient pas terminés au temps fixé pourvu qu'on emploie un nombre d'hommes raisonnable.

11616. A-t-on donné des instructions définies quant à la manière d'exécuter ces travaux sur les muskegs et les nappes d'eau?—Des instructions définies touchant la manière d'exécuter ces travaux m'ont été données ou m'ont été envoyées peu après mon départ d'Ottawa.

11617. M. Manning était apparemment sous l'impression que la question de savoir quel genre de travaux serait adopté était encore une question debattue, mais cela était avant son départ récent pour le théâtre des travaux; savez-vous s'il est encore de la même opinion, ou si quelqu'un l'a informé du contraire de la part du gouvernement?—Non; l'arrangement primitif quant à la construction de la ligne sur les muskegs était que le muskeg ne doit pas être employé.

D'après l'arrangement primitif la terre provenant des muskegs ne devait pas être employée au remblai, mais Schreiber a ordonné de l'employer.

11618. Vous voulez dire l'excavation dans le muskeg?—Je veux dire la terre provenant du muskeg. Cependant cet arrangement a été annulé par M. Schreiber qui m'a ordonné de permettre l'emploi du muskeg.

11619. Les entrepreneurs ont-ils, autant que vous sachiez, consenti à la substitution des chevalets à l'emprunt dans le roc et au remblai en terre dans les endroits dont vons avez parlé?—Je ne sache pas qu'ils aient rien fait excepté à un endroit pour lequel ils ont demandé un état du bois de charpente employé aux travaux. Cela n'affecte guère les nappes d'eau. L'ordre à ce sujet m'a été donné en même temps, mais il ne s'applique pas à ces nappes d'eau.

11620. Se sont-ils, dans aucun cas, opposé à la substitution des chevalets aux emprunts dans le roc et au remblai en terre?—Ils ne m'en ont rien dit officiellement.

11621. Ont-ils consenti à ce que ce changement soit fait à aucun endroit ou à chaque endroit?—Ils n'ont rien fait de définitif, à ce sujet, que je sache.

11622. Voulez-vous dire qu'ils ne se sont jamais opposés et qu'ils n'ont jamais consenti formellement à ce changement?—Je crois qu'ils s'opposeront au mode actuel de construction.

11623. Les instructions quant à ces changements ont-elles été positivement données au moment actuel?—J'ai envoyé aux entrepreneurs un mémoire des changements tel que recommandé.

A notifié aux entrepreneurs la substitution des chevalets aux emprunts dans le roc et au remblai en terre.

11624. Quand?—Le Ier du mois dernier.

Construction du chemin de fer— Contrat No. 42.

11625. Etait-ce là le premier avis que les entrepreneurs ont reçu du changement fait ou devant être fait?—C'est le premier avis par écrit qu'ils ont reçu pour deux endroits. A une époque antérieure, j'avais informé M. McDonald, l'un des entrepreneurs, qu'à deux ou trois endroits, le système d'emprunts dans le roc avait été adopté, mais qu'il n'avait pas été décidé quand les travaux devaient commencer.

11626. Y a-t-il eu des différends entre le gouvernement et les entrepreneurs ou entre leurs ingénieurs respectifs au sujet des mesurages—je veux dire relativement aux quantités ou à la classification?—Les entrepreneurs ont prétendu que la classification des pierres détachées n'est pas conforme à l'idée qu'ils en ont. Ils croient que les articles certifiés dans les détails estimatifs ne sont pas assez élevés.

Le différend quant à la classification des pierres détachées est entre l'ingénieur du gouvernement et les entrepreneurs.

11627. Pour quelle raison?—Pour la raison qu'ils prétendent que toutes les pierres à partir d'une pierre de la grosseur du poing en augmentant, sont des pierres détachées. Naturellement, je n'ai pu admettre cela.

11628. Est-ce que vous adoptez la classification recommandée par votre supérieur?—Je crois que je l'admets autant que faire se peut. Pour ce qui concerne les pierres détachées, la seule classification est qu'une pierre plus petite que celle que deux hommes peuvent charger dans un tombereau, ne doit pas être considérée comme une pierre détachée, à moins que des cailloux soient trouvés ou une masse compacte ou qu'ils soient cimentés. Je ne sais pas si j'ai donné instruction à cet effet aux ingénieurs de division, mais j'ai certainement dit que toute pierre plus grosse que celles-là devrait être mesurée et certifiée, ou que si elle était détachée et que le roc dans les coupes se trouvât dans une situation gênante qui obligerait les entrepreneurs à des dépenses additionnelles pour l'extraire, ils devraient user de leur discrétion à ce sujet. Dernièrement, en parlant de cette question des pierres détachées, j'ai dit que j'en parlerais plus longuement.

La ligne a été améliorée en conséquence de changements ayant pour résultat de réduire le coût.

11629. Les changements de la ligne et du niveau et la réduction du coût qui en a été la conséquence ont-ils affecté la ligne d'une façon à rendre son exploitation plus désavantageuse?—En aucune manière. Je crois que la ligne a été améliorée.

11630. Y a-t-il relativement à cette section autre chose que vous croyez devoir être dit dans votre témoignage pour nous aider dans cette enquête?—Rien que je me rappelle relativement à cette entreprise.

ENTRETIEN DU TÉLÉGRAPHE—CONTRAT NO. 4.

11631. Y a-t-il d'autres questions se rapportant au chemin de fer en général, ou à aucune partie du chemin de fer, ou à aucuns travaux exécutés sur le chemin de fer, que vous considérez comme devant être déclarés pour nous aider dans notre enquête?—Relativement au télégraphe, je crois qu'un changement serait avantageux.

11632. Avez-vous éprouvé des difficultés?—Nous en avons éprouvé.

Ligne souvent à terre.

11633. Quelles sont ces difficultés?—La ligne est souvent à terre; du moins elle l'était au printemps dernier, et jusqu'à tout récemment elle était en très mauvais état..

Entretien du Télégraphe—Contrat No. 4.

11634. Qui représentait les entrepreneurs pour l'entretien de la ligne ?—Pour ce qui concerne ma section, MM. Manning, McDonald & Cie., ont été chargés d'entretenir, moyennant une certaine considération, la partie qui se rapportait à leurs travaux. Je crois qu'ils l'entretiennent pour avoir le droit de s'en servir pour leurs affaires.

Manning et Cie étaient censés entretenir une ligne télégraphique en bon ordre sur leur section.

11635. Leur avez-vous adressé des plaintes relativement au mauvais état de la ligne ?—Oui. Ils m'en ont parlé, et j'ai télégraphié à M. Brown d'envoyer des hommes pour la réparer, ce qu'il a fait.

11636. Quel M. Brown ?—Pas M. Brown, j'aurais dû dire M. MacDougall.

11637. Quel M. MacDougall ?—Je crois qu'il est gérant de la ligne.

11638. Où ?—A Winnipeg ; et l'année dernière, j'ai télégraphié à M. MacDougall à la Baie du Tonnerre, si je me rappelle bien.

11639. Ces contretemps ont-ils retardé votre besogne ?—Ma besogne a été retardée parfois, et j'ai dû, dans certains cas, attendre pour avoir des réponses à mes questions.

11640. Combien de temps avez-vous attendu ?—Il m'est arrivé d'attendre plusieurs jours. De fait, avant mon départ, j'ai attendu pendant trois jours pour avoir une réponse à un télégramme que j'avais expédié au lac de l'Aigle, et je ne l'avais pas encore reçu lorsque je suis parti du Portage du Rat pour venir ici cette fois. C'est le retard le plus long que je puisse me rappeler maintenant, mais, d'après les rapports qui m'ont été transmis la ligne était dans un état affreux. Elle est maintenant un peu améliorée, bien que je n'aie pas encore reçu le rapport du mois dernier.

La ligne étant dans un état affreux. Elle est quelque peu améliorée maintenant.

11641. Pourriez-vous dire durant quelle proportion du temps la ligne a été hors d'état de fonctionnement grâce à son mauvais entretien ?—Je crois qu'à la prendre dans son ensemble, durant la saison du printemps, elle a été plus de la moitié du temps hors d'état de fonctionnement.

Pendant plus de la moitié du temps la ligne a toujours été hors d'état de fonctionnement.

11642. Est-elle mieux entretenue ou fonctionne-t-elle mieux pendant toute autre saison qu'au printemps ?—Elle fonctionne mieux durant l'hiver.

11643. Pouvez-vous expliquer pour quelle raison ?—Parceque l'atmosphère étant moins humide, les pluies moins fréquentes et les tempêtes moins nombreuses, les poteaux sont retenus plus solidement dans le sol par la gelée.

11644. La ligne traverse-t-elle des nappes d'eau ?—Elle traverse plusieurs des nappes d'eau.

11645. La glace affecte-elle l'utilité de la ligne ?—Je n'ai jamais vu la ligne brisée sur la glace, mais je l'ai trouvée moi-même brisée dans l'eau de la rivière Rouge, et j'ai donné ordre de la relever. J'ai aussi entendu dire qu'elle était brisée dans l'eau à d'autres endroits.

11646. En somme trouvez-vous que l'entretien est insuffisant ?—Elle ne saurait être considérée maintenant comme ligne de première classe.

Entretien du Télégraphe—Contrat No. 4.

Au printemps elle était certainement dans une condition déplorable, mais depuis un mois ou six semaines des hommes ont été occupés à la réparer.

Insuffisamment entretenue.

11647. Naturellement, il n'est pas très facile de comprendre la différence entre une ligne de première classe et une ligne de seconde classe ; mais nous pourrons comprendre lorsque vous nous direz si elle est suffisamment ou insuffisamment entretenue?—Elle est insuffisamment entretenue.

11648. Y a-t-il quelque question relative au chemin de fer du Pacifique au sujet de laquelle vous croyez opportun de rendre témoignage? —Je ne crois pas maintenant.

TRACÉ DU CHEMIN DE FER—CONTRAT No. 42.

Il est probable qu'avec plus de temps on aurait pu trouver une meilleure ligne.

11649. Avez-vous quelque raison de croire que si l'on vous avait donné plus de temps vous auriez pu trouver une meilleure ligne que celle adoptée en dernier lieu?—Je crois qu'en certains endroits la ligne aurait pu être améliorée—peut-être aurait-on pu faire quelques déviations. Je ne suis pas certain dans le moment, mais il me semble qu'une région comme celle-là devrait être explorée avec soin. Puisque l'on fait de temps à autre des changements grâce auxquels une épargne est effectuée, je crois que plus les ingénieurs auraient de temps à leur disposition pendant une période raisonnable, et plus ils pourraient exécuter de besogne.

Avec plus de temps, la ligne aurait pu être quelque peu améliorée mais pas d'une façon importante.

11650. Les changements que vous croyez être possibles affecteraient-ils considérablement la ligne. Je ne crois pas que des changements importants puissent être faits. Je n'en vois aucun, excepté des changements d'une importance très secondaire. Ce que je veux dire, c'est que si l'entreprise n'eût pas été adjugée, et si nous n'eussions eu les constructeurs sur nos talons j'aurais peut-être opéré quelques déviations et essayé quelques autres endroits. J'ai fait de mon mieux dans les circonstances, mais si j'allais dans cette région pour y trouver une ligne, je prendrais plus de temps et j'explorerais une plus grande étendue de pays pour y trouver une ligne.

11651. Avez-vous quelque raison de savoir que si vous aviez pris plus de temps, le résultat de vos études eût différé de beaucoup du résultat obtenu?—Aucune. Je dis ceci en me basant tout simplement sur mon opinion qu'un pays accidenté comme celui-là devrait être exploré avec soin et que les travaux d'exploration constitueraient une économie enfin de compte.

11652. Avez-vous autre chose a dire à ce sujet?—Je ne me rappelle rien autre chose.

Pourvoyeur—Transactions privées avec Alloway.

Continuation de l'examen de THOMAS NIXON.

Par le Président :

11653. Depuis que vous avez fait votre déposition, ce matin. M. Brown a comparu de nouveau en réponse à notre sommation, et il a dit que, dans son opinion, il n'y avait pas à cette époque, d'autre Thomas Nixon dont le nom aurait été accepté par lui sur le billet d'Alloway, et il a exprimé l'opinion très formelle que vous étiez l'endosseur ; êtes-vous encore de la même opinion ?—Je ne connais absolument rien de cette affaire. Je suppose que vous pouvez obtenir d'Alloway le billet en question si vous le désirez.

Ne connait rien touchant le billet de $1000 qui, le gerant de la banque le jure, est endossé par lui.

11654. Dites-vous dans votre témoignage que nous pouvons obtenir d'Alloway le billet en question ?—Non. J'ai dit que je supposais que vous le pouviez. Je suppose qu'Alloway peut-être amené devant vous. M. Brown m'a montré qu'un billet à quinze jours, pour un montant de $1000 a été escompté en novembre 1875.

11655. D'après ce que vous connaissez des habitudes d'Alloway comme homme d'affaires, est-il probable qu'il puisse avoir le billet maintenant ?—Je ne connais pas du tout les habitudes d'Alloway comme homme d'affaires.

11656. Vous donneriez-vous vous-même la peine de voir si vous pouviez avoir ce billet d'Alloway ?—Je ne le ferai pas. Je ne crois pas qu'ils soit juste pour vous de me demander de le faire. J'ai assez à voir à mes propres affaires sans voir aux affaires d'Alloway.

11657. Désirez-vous nous faire comprendre maintenant que vous persistez dans votre déclaration antérieure, savoir, que vous n'avez jamais endossé le billet d'Alloway ?—Je ne connais rien de cette affaire. Je ne me rappelle pas maintenant avoir endossé aucun papier pour W. F. Alloway.

11658. Et ne vous en rappelant pas, persistez-vous dans votre déclaration antérieure ?—Que je ne l'ai pas endossé ?

11659. Que vous ne l'avez pas endossé ?—Je suppose que je dois y persister.

Nonobstant la déclaration contraire, jure positivement qu'il n' pas endossé le billet d'Alloway.

11660. Je vous demande si vous y persistez ?—Oui.

11661. Cela suffit ?—Avez-vous fini de m'interroger, parce que si vous avez fini je désire faire une déclaration ?

11662. Désirez-vous déclarer autre chose à la commission sur quelques-unes des questions au sujet desquelles vous avez été interrogé ?—Oui ; si vous le permettez, j'aimerais à vous dire comment, j'ai d'abord fait la connaissance d'Alloway. Je vois qu'il existe un désir évident de faire de moi l'associé d'Alloway, et ce désir s'est manifesté pendant toute la durée de mon examen, par la façon dont vous m'avez interrogez, M. le président. Je veux déclarer maintenant que lorsque je suis arrivé en ce pays, j'ai constaté, environ trois mois après mon arrivé je supuosé, qu'Alloway était l'associé de l'honorable James McKay, pour le transport des marchandises du gouvernement, au prix de $5 par 100 lbs. pour 300 milles jusqu'au Fort Pelly. L'honorable James McKay recevait cinq centins du commissaire de la police à cheval ou son adjudant. C'était la convention et la première transaction que j'ai faite avec cet

Comment Nixon a fait la connaissance d'Alloway.

Pourvoyeur—Transactions privées avec Alloway.

homme—je veux dire Alloway—c'est lorsqu'il est venu à mon bureau réclamer quelque $13,500 pour ce service exécuté avant mon arrivée en ce pays. Je lui ai alors demandé en quoi j'avais affaire à lui et il m'a dit qu'il était l'associé de l'honorable James McKay pour cette entreprise. Je mentionne ce fait tout simplement pour démontrer que ce nommé Alloway était engagé dans le commerce de transport avant mon arrivée ici, et cela expliquera jusqu'à un certain point mes transactions avec lui. Ma seconde transaction avec lui c'est lorsque je lui ai donné $4 par 100 pour ce même service ou pour un léger service additionnel. C'était réellement à la rivière au Cygne, à dix milles au-delà du Fort Pelly, et j'ai été réellement obligé de payer pour le peu de soin qu'on avait apporté à la passation du contrat préalable entre le gouvernement et McKay. Nous avons dû payer un montant additionnel en sus des $5 par 100 lbs., car le contrat était fait pour le Fort Pelly, au lieu de l'être pour la rivière au Cygne, et il m'a fallu payer pour ce surcroît de distance. Ceci m'a mis en communication avec Alloway. Ensuite vous m'avez parlé d'entraves et vous avez appuyé considérablement là-dessus. Je suis allé chez Hugh Sutherland depuis et il m'a dit qu'il n'avait jamais payé moins de $1.50 pour une paire d'entraves, et il consent à le déclarer sous serment. Ensuite, il y a ce transport à l'Angle Nord-Ouest. M. Sifton a transporté des effets à l'Angle Nord-Ouest et il est prêt à donner son affidavit à l'effet qu'il a payé $2.50 par 100 lbs pour du fret ordinaire. Je ne suis pas certain s'il a dit qu'il a jamais payé moins. Charles Whitehead m'a dit qu'ils avaient payé $2.25. Je désire ajouter de plus que le Dr. Schultz a écrit à Sir Charles Tupper une lettre privée disant: "Il sera facile maintenant de prouver que Nixon était l'associé d'Alloway." Je désire déclarer que c'est un mensonge des plus éhontés; que je ne l'ai jamais été, ni directement ni indirectement, et que, de plus, Alloway a fait, devant un magistrat, une déclaration disant que je n'ai jamais reçu, ni directement ni indirectement, aucun présent de sa part, que je n'ai jamais reçu de lui aucune commission, que je n'ai jamais éte son associé pour aucune transaction se rapportant en aucune manière aux approvisionnements du gouvernement, ou dans aucune transaction avec le gouvernement. M. Ashdown a fait la même déclaration devant un magistrat; M. Bannatyne a fait la même déclaration devant un magistrat; M. McTavish a fait la même déclaration devant un magistrat; et si je ne me trompe pas, l'honorable James McKay a fait cette déclaration avant sa mort. Ces documents, je les ai envoyés à la commission nommée en premier lieu, qui m'a fait un procès, et lorsque j'ai envoyé ces documents j'ai demandé qu'on les gardât avec soin et qu'on me les renvoyât, vu qu'ils pouvaient me servir comme certificats de bonne conduite dans le cours de ma vie, vu que j'étais convaincu que le gouvernement me congédierait. Je n'ai jamais pu ravoir ces documents. M. McArthur et le Dr. Brown étaient les commissaires. Aujourd'hui même je ne les ai pas encore reçus, et je crois bien que j'ai été bien maltraité dans toute cette affaire.

Première transaction avec Alloway.

Seconde transaction avec Alloway.

Prix des entraves.

Nie qu'il ait jamais été l'associé d'Alloway, soit directement, soit indirectement pour aucune transaction.

11663. Il y a une autre question sur laquelle vous pourrez peut-être nous renseigner; avez-vous découvert si ce montant de $2,861 a été porté à votre crédit personnel?—Je n'ai pas découvert cela. M. Brown m'a montré les livres de la banque. Nous les avons parcourus et j'ai mon livre de banque ici. Je crois que j'ai été très maltraité.

11664. Avez-vous autre chose à dire dans votre témoignage?—Non; rien de plus.

Construction des chemin de fer— Contrats Nos. 14 et 15.

Continuation de l'examen d'EDWARD JARVIS :

Par le Président.

11665. Depuis que vous avez fait votre dernière déposition devant la Commission, avez-vous examiné quelque partie du chemin de fer Pacique ?—J'ai parcouru une partie de la ligne entre Winipeg et le Portage du Rat ou près du Portage du Rat.

Rapport sur le tracé et la construction.

11666. Comme nous vous avons requis de nous donner votre opinion par écrit, avez-vous préparé quelque écrit à ce sujet ?—Oui, j'ai l'honneur de vous présenter un rapport au sujet de mon inspection des sections 14 et 15 (Exhibit N. 108).

11667. Ce rapport contient-il vos vues aussi pleinement que vous désiriez les exprimer sur cette qustion ?—Je crois avoir exposé d'une façon très complète dans ce rapport mon opinion sur l'état des travaux. Assez naturellement l'inspection a été faite très à la hâte. Elle n'a pris qu'une journée pour aller et revenir dans un convoi, mais j'ai fait un rapport sur les particularités les plus saillantes des travaux.

11668. Y a-t-il d'autres questions soit en rapport avec cette partie spéciale du chemin de fer, soit relativement à d'autres parties sur lesquelles vous jugez à propos de rendre témoignage pour nous aider dans notre enquête ?—Je crois que, probablement, mon rapport renferme tous les renseignements que je puis donner avec certitude ou qui sont de nature à jeter quelque lumière pouvant être de quelque utilité pour votre enquête.

Taylor & Todd.

JAMES TAYLOR comparait devant la commission au sujet d'une réclamation pour terrains expropriés pour les fins du chemin de fer Pacifique, et désire que la question soit étudiée.

EXPROPRIATION DE TERRAINS.

LE PRÉSIDENT :—

Les commissaires trouvent qu'il leur est impossible de s'occuper de la question des réclamations relatives aux terrains entre les propriétaires ou autres personnes intéressées et le gouvernement. Si une enquête de cette nature est du ressort de la commission il faudra qu'elle ait lieu plus tard dans une autre occasion. En conséquence il n'est pas nécessaire de décider si cela fait ou non partie de leurs devoirs. Pour le présent, dans tous les cas, leur décision est qu'il ne s'enquerront pas de cette question.

ALBERT TODD comparaît dans le but de faire valoir une réclamation du même genre. L'affaire est décidée dans le même sens.

Télégraphe—Soumissions.
Contrat No. 4.

P. J. BROWN est assermenté et interrogé :

Par le Président :—

11669. Où demeurez-vous ?—Je demeure à Ingersoll.

11670. Avez-vous fait quelque transaction relative au chemin de fer du Pacifique ?—Aucune.

L'un des associés de la maison Oliver, Davidson et Cie.

11671. Ou relative à la ligne télégraphique ?—Je suis l'un des entrepreneurs pour la construction de la ligne télégraphique du lac Supérieur à la rivière Rouge.

11672. L'entreprise a-t-elle été adjugée d'après le système des soumissions ?—Oui.

Ont pris la soumission de Sutton et Thompson.

11673. Etes-vous un de ceux qui ont soumissionné ?—Non, nous n'avons pas soumissionné. Nous avons accepté la soumission de M. R. T. Sutton, celle de MM. Sutton et Thompson de Brantford—Oliver, Davidson & Cie.

11674. Faisiez-vous parti de la société Oliver, Davidson & Cie ?—Oui.

11675. Quels étaient les autres membres de cette société ?—Adam Oliver d'Ingersoll et Joseph A. Davidson de Toronto.

La société dont le témoin fait partie a fait le travail, a fourni le capital et a donné à Sutton un intérêt d'un quart.

11676. Avez-vous pris quelque part aux négociations qui ont eu pour effet de procurer à votre maison l'entreprise des soumissionnaires Sutton & Thompson ?—Non ; excepté en ce qui concerne l'arrangement avec Sutton lui-même. Nous avons fait le travail, fourni le capital, donné la garantie et alloué à Sutton une part d'un quart. Nous avons tout simplement pris sa place, nous avons fait tout l'ouvrage, fourni la garantie au gouvernement et l'avons intéressé pour un quart. C'était là la convention entre lui et notre société.

Négociations qui ont amené la convention.

11677. Qui a pris part aux négociations qui ont amené cette convention ?—Sutton est d'abord venu nous trouver, Oliver et moi, et il nous a montré un télégramme du département lui demandant de fournir la garantie dans un délai de quelques jours. Il nous a dit qu'il ne pouvait le faire lui-même et il nous a fait l'offre que nous avons acceptée. Oliver alla à Ottawa et donna le cautionnement. Sutton nous transfère l'entreprise et nous prîmes sa place. Nous n'avons eu aucune communication avec le département à ce sujet ni avec Sutton avant qu'il soit venu à Ingersoll pour voir Oliver et moi.

Oliver emportant le télégramme de Sutton est allé à Ottawa et a produit le cautionnement.

11678. Avait-il emporté le télégramme avec lui ?—Il l'avait emporté. Il l'a produit et je l'ai vu. Je crois que le télégramme l'informait que sa soumission avait été acceptée et lui enjoignait de produire le cautionnement dans un délai de trois jours, si je me rappelle bien. Il peut se faire que ce soit cinq jours, mais je sais que le délai était tellement court qu'Oliver est parti par le convoi du soir, qu'il est allé à Ottawa où il est arrivé juste à temps pour déposer le cautionnement.

11679. Le télégramme était adressé à Sutton et non à Oliver, Davidson et Cie ?—Nous ne savions rien de l'affaire et nous n'y avons fait aucune attention avant que Sutton nous eût fait des propositions en nous apportant son télégramme du département.

Télégraphe—Soumissions. Contrat No. 4.

11680. Vous rappelez-vous qui a signé le télégramme ?—Je crois que c'est M. Braun, le secrétaire du département.

11681. Et vous dites que le télégramme déclarait qu'un certain délai serait accordé ?—Qu'il avait trois jours de délai pour accepter l'entreprise et produire le cautionnement. Il peut se faire que ce soit cinq jours, mais je suis tout à fait certain que c'était trois jours.

Le témoin et Oliver ont acheté pour $10,000 de parts de banque pour offrir la garantie.

11682. Dites-vous que dans le délai spécifié par le télégramme, votre associé est arrivé à Ottawa et a déposé la grantie ?—Oui ; dans le délai spécifié. Ce qui fait que j'en suis bien certain, c'est qu'à cette époque Oliver était candidat à l'élection local dans Oxford Sud et que c'était deux ou trois jours avant la nomination mais l'on nous a répondu qu'il fallait que l'affaire fut réglée immédiatement. De sorte que cette nuit là même je suis allé avec lui à Toronto, et le lendemain nous avons acheté $10,000 de parts de la Banque Fédérale, somme requise comme garantie.

11683. Etes-vous allé à Toronto avec lui ?—J'y suis allé.

11684. Vous êtes-vous rendu jusqu'à Ottawa ?—Non ; je n'y suis pas allé. J'ai signé le contrat à Ingersoll. Il m'a été envoyé.

11685. Vous rappelez-vous si ce télégramme était adressé à lui seul ou à la société dont il était l'un des membres ?—Je ne saurais dire.

11686. Savez-vous s'il était autorisé à agir au nom de William Thompson pour disposer des intérêts que la société avait dans cette soumission ?—Il m'a dit qu'il était autorisé à agir ainsi.

11687. Avez-vous agi d'après sa parole à cet effet ?—Oui, parce que plus tard il a obtenu la signature de M. Thompson.

11688. Vous a-t-il donné des explications au sujet de ses rapports avec M. Thirtkell ?—Non.

11689. Ne saviez-vous pas dans le temps que lui et M. Thirtkell étaient intéressés dans cette affaire ?—Pas à cette époque ; la chose a été faite absolument sous l'impulsion du moment. Le télégramme qu'il avait reçu déclarait qu'il devait fournir la garantie dans un délai de trois jours sans quoi la soumission serait considérée comme non-avenue.

11690. Vous rappelez-vous si vous avez communiqué avec le département après avoir requis l'intérêt de M. Thompson avant que M. Oliver allât à Ottawa, ou si votre première communication avec le département a eu lieu lors du voyage de M. Oliver à Ottawa ?—M. Oliver ne voulait aller à Ottawa que huit jours après la nomination pour Oxford sud, mais l'on nous a répondu qu'il fallait que l'affaire fût réglée immédiatement et il est allé à Ottawa le lendemain.

11691. Croyez-vous que vous avez vu la réponse à cet effet ?—Oui ; je m'en rappelle parfaitement.

11692. Qui l'a signée ?—M. Braun, le secrétaire du département.

11693. De sorte que le département a refusé de vous accorder le délai demandé en premier lieu, et en conséquence de ce refus l'affaire a été close dans le délai indiqué d'abord à M. Thompson ?—Oui ; dans le délai d'abord fixé par le télégramme envoyé à M. Thompson, soit trois jours ou cinq jours ainsi que je l'ai déjà dit.

Télégraphe—Soumissions.
Contrat No. 4.

N'a jamais compris comment on avait disposé des intérêts de M. Thirtkell.

11694. M. Thompson vous a-t-il jamais fait comprendre comment on avait disposé des intérêts de M. Thirtkell?—Non.

11695. Le département ou tout autre vous l'a-t-il jamais fait comprendre?—Non.

11696. Lorsque M. Thompson est venu vous donner des explications?—Thompson n'est jamais venu me trouver.

Sutton a montré ses chiffres.

11697. Je veux dire M. Sutton—lorsque M. Sutton est venu vous dire que le temps était court et qu'il voulait sans délai conclure des arrangements avec vous, avait-il quelque moyen de vous informer du prix qu'il devait avoir pour l'entreprise?—Oui, certainement, il nous a montré ses chiffres. Il nous a montré une copie de sa soumission.

11998. Etait-ce la soumission de Sutton et Thompson ou celle de Sutton et Thirtkell?—Je crois que c'était la soumission de Sutton et Thompson. Je ne suis pas certain, mais je crois que c'est cela.

Sutton traitait cette question comme sa propre affaire. En sus de la part d'un quart $800 lui ont été donnés pour remettre à Thompson.

11699. A-t-il dit que c'était sa propre soumission ou vous a-t-il dit que Thompson et lui étaient intéressés?—Il traitait la question comme sa propre affaire. Je sais que le marché conclu par Oliver, Davidson & Cie., a été conclu avec lui personnellement.

11700. Il vous a donné à entendre que le nom de Thomson avait été employé, non parceque Thompson était intéressé dans la question, mais parceque ce nom lui aidait?—En sus de la part d'un quart dans les profits nous avons donné à Sutton $800 qui d'après ce qu'il m'a dit devaient être donnés à Thompson. Je ne sais pas si cette somme a été payée à Thompson, mais je sais qu'il a reçu $800.

11701. Savez-vous si, plus tard, M. Thirkell a réclamé quelque chose relativement à l'entreprise?—Non; je n'en sais rien, je n'ai jamais vu Thirtkell, et je n'ai jamais connu cet homme.

11702. Savez-vous si le montant pour lequel l'entreprise a été adjugée est le même que celui qui est mentionné dans la soumission qu'il vous a montrée, si non quelle était la différence en plus?—Je crois que c'était le même montant. J'ai tous les papiers chez moi. Ce n'est guère raisonnable de me demander cela à brûle-pourpoint. Je suis sous l'impression que c'est le même montant.

11703. Pouvez-vous nous envoyer les originaux de ces papiers?—Je le crois; mais je ne descenderai pas d'ici à un mois ou plus. J'ai la convention conclue entre Sutton et notre société, et je crois avoir le télégramme reçu par lui du département, mais je n'en suis pas certain. J'ai mis tous les papiers ensemble.

11704. Vous croyez les avoir encore chez vous?—C'est la mon impression, à moins qu'ils n'aient été détruits ou serrés l'autre jour lorsque nous avons réglé avec Sutton. Je ne saurais dire. C'est à dire lorsque j'ai réglé avec lui il y a deux ou trois mois.

11705. Ce règlement avec lui a-t-il eu lieu depuis la nomination de la commission?—Non, avant cela, c'était en mars ou avril dernier, je crois.

Télégraphe—Soumissions. Contrat No. 4.

11706. Qui a été le membre actif de la société ?—M. Oliver à été le membre actif pour la construction. J'en ai été chargé depuis un an et demi.

Oliver était l'associé actif dans la construction. Le témoin en a été chargé depuis un an et demi.

11707. Etes-vous encore intéressé conjointement avec les membres de la société que vous avez nommés ?—La société à été dissoute, Davidson s'est retiré. J'ai acquis sa part, mais Oliver à encore sa part. Je crois que dans leurs rapports avec le gouvernement, le nom des entrepreneurs n'a pas changé. C'est toujours Oliver, Davidson & Cie.

Société dissoute.

11708. En vertu d'une convention intervenue entre vous ?—Oui.

11709. Le gouvernement n'a déchargé aucun membre de la société ?—Non.

11710. Savez-vous que l'on s'est beaucoup plaint de la manière dont la ligne est entretenue ?—Oui.

ENTRETIEN.

11711. Les plaintes ont-elles été portées par le public ou par quelqu'un en particulier ?—Je crois que s'il y a des plaintes, la faute en est surtout à l'ingénieur contrôleur et aux entrepreneurs de la ligne. Les entrepreneurs en pratiquant leurs mines réduisent les poteaux en atômes et ils prennent leur temps pour les remplacer. J'ai fourni aux ingénieurs des bureaux et des instruments partout où ils en ont demandé. Ils opèrent eux-mêmes pour expédier leur dépêches, s'en retournent à leur travail après avoir détourné la communication au moyen du fil souterrain et restent absents deux ou trois jours. Je me rappelle d'un cas ou un ingénieur est resté trois jours absent. Mon surintendant général au Fort William, M. MacDougall, a tenu compte des dates et des endroits où les retards ont eu lieu et dans un grand nombre de cas il y a des délais d'une demi-journée et d'une journée qui ont eu lieu dans les bureaux des ingénieurs. Ensuite il y a une autre cause de difficulté qui est survenue dans la section A. Telle que d'abord établie sur cette section la ligne des poteaux se trouvait au milieu de la voie. Dès que M. Rowan eut attiré mon attention sur ce fait, j'ai demandé au département la permission d'enlever moi-même ces poteaux et de les placer à côté de la voie.

Croit que l'ingénieur et l'entrepreneur du chemin sont responsables des plaintes portées au sujet de l'entretien de la ligne télégraphique.

Cause spéciale sur la section B.

11712. Etait-ce aux frais du gouvernement ou à vos propres frais ?—Aux frais du gouvernement. J'ai fait deux demandes, l'une à M. Rowan et l'autre à M. Fleming, et je ne suis pas certain de ne pas avoir écrit directement au département à ce sujet. Mais au lieu de m'accorder cette permission, ils l'ont donnée aux entrepreneurs de la section B, MM. Manning & McDonald. Ils ont enlevé mes poteaux de télégraphe et les ont placés à côté de la ligne déblayée. Ils les placent où cela leur plaît et quand cela leur plaît. Tout récemment encore la ligne a été défaite pendant dix jours, en conséquence de ce déplacement. C'est ce que mon contre-maître m'a dit. J'ai entre ici et le Portage du Rat deux hommes employés à la réparation et qui parcourent constamment la ligne.

La ligne a été défaite pendant dix jours, la cause était en dehors du contrôle du témoin.

11713. Conners est-il l'un de ces hommes ?—L'un d'eux se nomme Fleming, mais je ne sais pas le nom de l'autre, M. MacDougall peut vous dire son nom. J'ai M. Oliver sur la section B, M. John Robinson sur la section A, et un autre homme entre ici et le Portage du Rat. Pendant les quatre derniers mois j'ai dépensé plus de $3000 pour acheter des poteaux dans le but de mettre la ligne en bon ordre.

Entretien du Télégraphe— Contrat No. 4.

Sur la section B, la difficulté est venue de l'enlèvement des poteaux du milieu de la voie pour les placer à côté.

11714. Sur quelle partie de la ligne cette difficulté relative au transfert des poteaux du centre au côté de la voie est-elle survenue?—Sur la section B; il arrive fréquemment que les poteaux sont placés conformément aux instructions des ingénieurs, et ces derniers les font placer au centre du terrain déblayé. D'après notre contrat nous étions obligés de déblayer le terrain sur une largeur de 132 pieds, et nous avions reçu pour instructions de placer les poteaux dans le centre, mais l'ingénieur à l'autre bout (M. Hazlewood était alors ingénieur contrôleur) à l'est du lac de l'Aigle, nous donna pour instruction de les mettre à côté, ce qui en fin de compte ne s'est pas trouvé être exactement ce qu'il fallait. Sur la section A la seule difficulté que nous ayons eue résultait des excavations. Les entrepreneurs s'occupaient si peu de nous aider à entretenir la ligne en bon ordre, qu'ils ont creusé autour des poteaux ne laissant dans certains cas qu'environ un pied de terre autour, de sorte qu'aux premiers grands vents les poteaux étaient renversés et j'étais obligé d'envoyer des hommes quelquefois à quatre-vingt milles de distance pour les relever. J'ai fait un compte dans chacun de ces cas et j'ai un mémoire du nombre de poteaux qui ont été laissés en cet état. Le premier vent qui soufflait les renversait

Sur la section A, l'entrepreneur a pratiqué des excavations autour des poteaux et n'a pas laissé assez de terre pour les maintenir en position.

Croit qu'à part la section B, il n'y a pas eu sujet de murmurer beaucoup.

11715. A l'exception de la section B, ou la difficulté a été causée comme vous le dites par la façon peu soignée avec laquelle les poteaux ont été enlevés et replacés, la ligne a-t-elle été entretenue en bon ordre? Je le crois. Je crois qu'à l'est du lac à l'Aigle et probablement à l'est de Wabigoon, il n'y a pas eu réellement beaucoup de raison de murmurer. Je crois que l'on peut dire la même chose de la ligne entre ici et le lac Traverse. C'est certainement dans cette région infernale si l'on peut s'exprimer ainsi.

11716. Vous voulez dire la section B?—Oui la grande difficulté dans un grand nombre d'endroits était qu'il n'y avait pas assez de terre pour enfoncer un poteau et nous avons été obligés de construire une charpente pour soutenir les poteaux.

11717. De quel bois sont les poteaux dans cette section?—Ils sont tous en épinette rouge.

Qualité des poteaux.

11718. Je suis sous l'impression que M. Caddy qui est stationné à la baie du Tonnerre, a dit que tous les poteaux ne sont pas en épinette rouge?—Entre ici et le Portage du Rat j'ai affermé l'entreprise à Sifton, Glass & Cie. Notre société avait affermé ces 100 milles et je n'ai su qu'à mon arrivée ici, il y a environ deux ans ou un an et demi, que la plupart des poteaux qu'ils ont mis sont des poteaux en tremble. Ils seront tous remplacés par des poteaux en épinette rouge qui seront même dépouillés de leur écorce. Je suis sous l'impression qu'à l'est du Portage du Rat il n'y a pas une douzaine de poteaux en tremble. Il peut y en avoir mais je n'en ai jamais vu.

11719. Savez-vous s'il y a un nombre considérable de poteaux en pin ordinaire?—Je ne sais pas.

L'une des conditions de l'affermage était que les poteaux devaient tous être en épinette rouge.

11720. Dites-vous que vous croyez que ce sont tous des poteaux en épinette rouge?—Je crois que la presque totalité sinon tous sont des poteaux en épinette rouge. D'après la convention intervenu entre nous et les sous-entrepreneurs, tous les poteaux devaient être en épinette rouge, le tout sujet à l'approbation de l'ingénieur contrôleur. J'ai chez moi les sous-contrats.

Entretien du Télégraphe—Contrat No. 4.

11721. Savez-vous si les poteaux mis pour remplacer ceux qui étaient tombés sont du même bois que ceux qui avaient été posés en premier lieu?—Je ne saurais dire, mais je crois que le département a autorisé Manning, McDonald & Cie., a enlever ces poteaux.

11722. Je parle des autres parties de la ligne où les réparations ont été faites par vos hommes?—Il vous faudra demander à Horace MacDougall qui est gérant à ce bout-ci et à Neil MacDougall qui est gérant à l'autre bout au fort William.

11723. Savez-vous combien de temps peut durer le bois employé à cet usage et quel est de l'épinette rouge et du tremble le bois qui peut durer le plus longtemps?—C'est l'épinette rouge qui est la meilleure.

11724. Quelles sont les prix exigés pour la transmission des dépêches sur la ligne?—Les mêmes que dans la province d'Ontario.

La ligne est exploitée au profit dus entrepreneurs : toutes dépêches du gouvernement expédiées *franco*.

11725. Au profit de qui la ligne est-elle exploitée?—Au profit de l'entrepreneur. Toutes les dépêches du gouvernement sont cependant expédiées *franco*.

11726. A l'exception des dépêches du gouvernement vous faites payer les prix exigés?—Oui; et je crois que les ingénieurs abusent du privilége accordé pour les dépêches du gouvernement. S'ils ont besoin d'une paire de bottes, ils télégraphient pour la faire venir. J'ai eu connaissance que M. Caddy au Fort William a télégraphié a Sarnia pour qu'on lui envoyât par le prochain bateau des pommes de terres de semence, des navets de semence et autres effets,—un message qui a dû coûté $5. J'ai eu connaissance d'une foule de cas où ils ont télégraphié pour chaque petite chose de rien, dont ils pouvaient avoir besoin, mais je n'ai jamais murmuré à ce sujet et je leur ai fourni un bureau partout où ils ont voulu. Je crois qu'à l'heure qu'il est j'ai encore trente on quarante appareils de télégraphie sur la ligne.

11727. M. MacDougall est-il à Winnipeg?—Oui, M. Horace MacDougall est mon agent à Winnipeg.

Si la ligne eût été sous le contrôle du témoin, comme cela aurait dû être, il n'y aurait pas eu les mêmes sujets de plaintes.

11728. Y a-t-il quelque autre chose en rapport avec ce contrat que vous croyiez à propos de déclarer dans votre témoignage?—Je ne connais pas autre chose. Je dois dire ceci : Si la chose eût été placée convenablement sous mon contrôle, je ne crois pas qu'il y aurait eu les sujets de plaintes, qu'il y a eu non seulement de la part du public, mais encore de la part du gouvernement. Je pourrais citer les retards causés par les ingénieurs et l'incompétence de ces derniers. Un grand nombre en expédiant leurs dépêches emploient l'ancien mode d'opération et expédient le message très lentement à l'aide du ruban de papier. En outre, par la faute de la plupart des entrepreneurs, il a été presque impossible d'entretenir la ligne en aussi bon état de fonctionnement qu'elle aurait pû l'être.

11729. Y a-t-il quelque autre question en rapport avec le chemin de fer, indépendamment de cette entreprise de télégraphe, que vous pourriez nous expliquer de manière à nous aider dans notre enquête?—Non ; je ne connais rien du chemin de fer. J'ai soumissionné quelquefois; mais je n'ai jamais été assez heureux ou assez malheureux pour obtenir une entreprise.

Lisses d'acier— Cooper, Fairman & Cie.

MACROY O'LOUGHLIN, assermenté et interrogé :

Par le Président :—

11730. Savez-vous si Cooper, Fairman & Cie de Montréal, ont fourni des approvisionnements au gouvernement ou à aucun officier du gouvernement pour le chemin de fer?—Je connais l'entreprise des lisses d'acier. Je crois que je ne puis pas dire que je connais la dernière entreprise relative à l'approvisionnement des carvelles et des boulons.

11731. Où demeurez-vous?—A Winnipeg.

11732. Depuis combien de temps demeurez-vous à Winnipeg?—Depuis trois ans et trois mois.

11733. Que savez-vous relativement à cette entreprise?—Rien de plus qu'ils ont eu l'entreprise mais je ne connais rien des détails.

11734. Comment savez-vous qu'ils ont eu l'entreprise?—J'étais leur employé à Montréal avant de venir ici, et me trouvant à leur bureau à Montréal, j'ai appris qu'une entreprise leur avait été adjugée par l'administration précédente en vertu de la soumission qu'ils avaient faite pour fournir des lisses d'acier au chemin de fer du Pacifique Canadien.

11735. De qui avez-vous appris cela?—Je ne puis dire que je l'ai appris d'aucune personne en particulier, mais c'était l'impression générale au bureau et c'est là où j'ai pris moi-même cette impression. Les détails ont été réglés dans le bureau de M. Cooper et de M. Fairman de Montréal.

AIDE AUX JOURNAUX. INFLUENCE INDUE ALLÉGUÉE.

Cooper, Fairman & Cie ont assisté Tuttle relativement au *Times* de Winnipeg.

11736. Savez-vous s'ils ont assisté M. Tuttle dans la publication du journal le *Times*?—Je sais qu'ils l'ont assisté.

Cette aide n'avait rien de commun avec l'entreprise de lisses d'acier.

11737. Cette aide avait-elle quelque chose de commun avec cette entreprise où toute autre entreprise?—Pas le moins du monde.

D'après le témoin c'est à titre d'ami seulement que Tuttle a dû recevoir de Cooper, Fairman et Cie.

11738. Savez-vous pour quelle raison cette aide a été donnée. C'est-à-dire à quel titre?—J'ignore les faits, mais je suis sous l'impression et j'ai toujours compris que M. Fairman et M. Tuttle étaient amis avant que M. Tuttle vînt se fixer dans le pays. Je suis parti de Montréal en 1877, et je n'ai connu M. Tuttle qu'après qu'il eut fondé ici son journal le *Times*. C'est à titre d'ami que M. Tuttle a dû recevoir de l'aide. Je ne connais pas d'autre raison qui ait pu engager M. Fairman à lui venir en aide.

11739. Savez-vous s'il y avait entente entre eux ou s'il y avait quelque raison pour qu'il existât entre eux une entente à l'effet que l'aide était accordée en conséquence de l'influence de M. Tuttle auprès d'aucun ministre de la Couronne ou d'aucun membre du parlement?—Je n'en connais aucune.

A Winnipeg, Tuttle a reçu $200, pour lequel montant il a donné un billet payable à Cooper, Fairman et Cie.

11740. M. Luxton a dit que vous étiez l'un de ceux qui pourraient donner des renseignements au sujet de cette aide et des rapports de Cooper, Fairman et Cie., avec le chemin de fer, nous aimerions à savoir si nous ne vous avons pas déjà posé cette question, ce que vous connaissez de toute cette affaire ou de ce qui s'y rattache?—Si M. Tuttle a

Secours aux journaux— Prétendue influence indue.

reçu de l'aide à Montréal ou à Ottawa, je n'en sais absolument rien. L'aide qui lui a été accordée ici s'élevait à $200 je crois, si je me rappelle bien, pour laquelle somme M. Tuttle m'a donné un billet payable à Cooper, Fairman et Cie., en règlement de cette créance.

11741. Dans cette affaire, agissiez-vous en qualité d'agent de Cooper, Fairman & Cie. ?—J'ai été chargé ici des affaires de Cooper, Fairman & Cie., pendant deux ans et demi jusqu'à ce que je suis entré au service de la *Hamilton Powder Company* vers le mi-juillet dernier.

11742. Etait-ce pendant que vous étiez chargé des affaires de Cooper, Fairman & Cie., que cette avance a été faite et que ce billet a été reçu ?—Oui.

Le témoin a agi en qualité d'agent de Cooper, Fairman et Cie.

11743. A-t-il été négocié par votre entremise. Je veux dire l'avance des fonds et l'acceptation du billet, cette affaire a-t-elle été négociée par votre entremise ou avez-vous reçu de quelqu'un des instructions à cet effet ?—Non, je l'ai fait sous ma propre responsabilité étant convaincu que dans la position que j'occupais j'étais justifiable d'agir ainsi, et que MM. Cooper, Fairman & Cie., m'approuveraient dans ce que je faisais. Ces messieurs étaient alors absents.

11744. Comme cela a été fait sous votre propre responsabilité et par votre entremise seulement, vous devez connaître les motifs qui ont amené cette transaction, maintenant que dites-vous au sujet de ces motifs ?—Pour ce qui concerne les motifs, autant que je puis me rappeler, la seule raison qu'il y avait alors de faire cette transaction, c'était que M. Tuttle avait besoin de $200 ce jour là pour une fin quelconque, qu'il est venu me trouver en ma qualité d'agent de Cooper, Fairman & Cie, et qu'il a reçu cette somme. Je ne connais pas d'autre motif que celui de l'amitié qui ait pu exister à cette époque.

11745. Quelle position occupiez-vous à l'établissement de Montréal ?—J'étais au bureau général.

11746. Etait-ce une maison de gros ?—Oui, c'était un magasin de gros; grosse quincaillerie et approvisionnements de chemins de fer.

11747. Etiez-vous employé aux livres ou à l'administration active ?—Non, j'étais employé à l'administration active. Le comptable y était aussi. Il était chargé de la tenue des livres avec lesquels je n'avais absolument rien à faire.

11748. Vous rappelez-vous l'époque où il fut entendu qu'ils avaient obtenu l'entreprise des lisses d'acier ?—Je m'en rappelle.

11749. Vers quelle époque ?—Vous voulez dire quelle date ?

11750. Oui ?—Je ne puis me rappeler exactement la date.

SOCIÉTÉ COOPER & FAIRMAN, MACKENZIE.

Personnellement ne connaît rien de l'entreprise des lisses d'acier.

11751. Vous rappelez-vous le fait que Charles Mackenzie s'est retiré de la société ?—Je n'en sais rien personnellement. Ceci, je crois, a été fait entièrement entre M. Cooper et M. Fairman. Je me rappelle que M. Cooper a dit avant que l'entreprise des lisses d'acier eût été adjugée que Charles Mackenzie s'était retiré des affaires et qu'ils continueraient seuls à faire le commerce.

11752. Avait-on alors une idée générale de l'étendue des affaires ?—Savait-on si le commerce avait été lucratif ou si l'on éprouvait des diffi-

Secours aux journaux— Prétendue influence indue.

cultés?—C'est ce que je ne pourrais dire, il n'y avait pas assez longtemps que j'étais avec eux pour savoir cela. Je ne connaissais absolument rien de leurs affaires privées.

Commerce de Cooper Fairman et Cie prospère.

11753. Je vous demande si c'était l'opinion générale parmi les employés du bureau? L'opinion générale au bureau parmi les commis et les employés, étaient que la maison était solide. Tous étaient très confiants.

Le fait que Cooper, Fairman et Cie ont fourni des approvisionnements à Whitehead n'a eu rien à faire avec les $200 avancées sur le billet de Tuttle.

11754. Cooper, Fairman & Cie ont aussi fourni des approvisionnements à l'un des entrepreneurs, M. Whitehead?—Oui.

11755. Les avances qu'ils ont faites avaient-elles quelque chose à faire avec cette transaction?—Rien, que je sache.

11756. Auraient-elles pu avoir quelque rapport avec cette transaction sans que vous l'eussiez su: dans votre opinion y a-t-il quelque autre personne qui aurait été mieux renseignée sur les motifs de cette transaction que vous ne l'étiez vous-même?—Personne excepté M. Cooper ou M. Fairman.

11757. Auraient-ils compris ces raisons mieux que vous ne les compreniez vous-même?—Certainement, s'il y avait une autre entente.

11758. Mais, d'après ce que vous avez déclaré j'ai été induit à croire que cela avait été fait sous votre propre responsabilité et non par leur entremise?—Lorsque je dis, sous ma propre responsabilité, je veux dire sous ma responsabilité comme leur représentant. J'ai avancé $200 de leur argent. Je crois que c'était $200.

11759. Etait-ce conformément à des instructions reçues de vos patrons, ou cela a-t-il été fait sous votre propre responsabilité et d'après la supposition de votre part qu'ils approuveraient votre conduite?—Je l'ai fait sous ma propre responsabilité et parce que je supposais qu'ils m'approuveraient.

11760. Alors y a-t-il d'autres personnes qui soient plus que vous en mesure de dire pour quelles raisons cela a été fait?—Aucune que je connaisse. Il n'y a personne autre.

11761. Y a-t-il quelque autre question se rapportant directement ou indirectement en quelque manière que ce soit au chemin de fer du Pacifique sur laquelle vous puissiez nous donner des renseignements dans votre témoignage?—Rien que je sache.

Exploitation du chemin de fer— Embranch. Pembina et Contrat No. 14.

THOMAS J. LYNSKEY est assermenté et interrogé :

Par le Président :

11762. Où demeurez-vous?—A Winnipeg.

11763. Depuis combien de temps demeurez-vous ici?—Depuis le 10 février dernier.

11764. Avez-vous eu quelque chose à faire avec les questions se rattachant au chemin de fer du Pacifique Canadien?—Depuis lors?

11765. Oui?—Oui, mais rien avant cette époque.

11766. En quelle qualité depuis?—En qualité de surintendant de l'exploitation des lignes.

Depuis février 1880 surintendant des lignes en opération entre Emerson et le lac Traverse.

11767. Quelles lignes? Entre quels endroits?—Entre Emerson et le lac Traverse.

11768. De qui avez-vous reçu votre nomination?—Du ministre des chemins de fer.

11769. Quels sont vos devoirs?—Je suis chargé du fret et des voyageurs ainsi que de la circulation du convoi et de l'exploitation en général.

Devoirs du personnel.

11770. Quel personnel avez vous pour vous aider à faire cette besogne?—J'ai un comptable agissant comme caissier, un appariteur et paie-maître, un garde-magasin, deux commis et quatre commis dans les départements du comptable et de l'appariteur. Dans mon propre bureau j'ai un commis et deux expéditeurs des convois.

11771. Les mouvements des convois sont-ils réglés au moyen du télégraphe?—Par le télégraphe lorsque le télégraphe est en opération.

TÉLÉGRAPHE—

11772. Qui a construit le télégraphe sur l'embranchement de Pembina?—Je crois savoir qu'il a été construit par la compagnie de télégraphe du Nord-Ouest, et il était d'abord sur la rive ouest de la rivière Rouge. A l'époque de la construction de l'embranchement, le télégraphe a été transporté sur l'embranchement de Pembina, mais ce sont des choses que je ne puis dire d'aprés ma connaissance personnelle.

Ligne télégraphique construite par la compagnie du télégraphe du Nord-Ouest.

11773. Savez-vous si cette ligne télégraphique est en aucune manière la propriété du gouvernement?—Non; je ne crois pas.

11774. Quels sont les arrangements entre le gouvernement et la compagnie au sujet de cette ligne?—D'après ce que je puis comprendre, il n'y a pas d'arrangement pour le présent, la ligne est tout simplement tolérée.

Pas d'arrangement avec le gouvernement, la ligne est tout simplement tolérée.

11775. Les dépêches sont-elles expédiées en vertu d'un tarif spécial?—Le tarif régulier, et le gouvernement obtient une réduction de 25 pour cent en vertu d'un arrangement conclu avec les anciens locataires de la ligne, et cet arrangement est encore actuellement en vigueur.

Le gouvernement obtient une réduction de 25 pour cent sur le tarif régulier.

11776. Pouvez-vous dire quelle est, en chiffres ronds, la somme dépensée par le gouvernement pour les dépêches expédiées sur cet embranchement?—Je ne saurais dire, mais je crois que mes propres

Exploitation du chemin de fer— Embranch. Pembina et Contrat No. 14.

dépêches s'élèvent en moyenne à $25 par mois. M. Schreiber et M Owens ont des comptes séparés pour leurs dépêches, et je ne sais pas à combien elles se montent. Je ne puis donner que celles qui concernent mon propre bureau. Cet arrangement dont je parle ne s'applique qu'à partir de Winipeg en allant vers le sud de Winipeg à St Vincent.

Les arrangements au sujet du télégraphe sont loin d'être satisfaisants.

11777. Il n'y a pas de télégraphe sur l'embranchement de Pembina au nord de la ligne ?—Non : il se trouve sur la rive ouest de la rivière et il est très incommode de l'exploiter sur la ligne de l'ouest, parce que cela cause beaucoup de délai de ne pas l'avoir même à la Côte aux Oiseaux où nous avions une machine à creuser (steam shovel), et où nous faisions circuler un train de ballast. Il nous faut établir des réglements pour que les trains se rencontrent à certains endroits. Les convois en retard sont obligés de s'y arrêter de crainte d'une collision.

11778. De sorte que les mouvements des convois ne peuvent être modifiés au besoin mais doivent être réglés d'après une règle établie d'avance ?—Oui.

Lorsque le témoin est entré en fonctions la voie était en très mauvaise condition.

11779. En quel état avez-vous trouvé le chemin et les propriétés qui s'y rattachent lorsque vous êtes entré en fonction ?—La voie était en très mauvaise condition. Il y avait environ vingt-six milles sur lesquels on avait déposé une légère couche de ballast, entre St Boniface et Niverville et un peu plus au-delà de Niverville. Le reste n'était pas ballasté du tout.

17780. Et à part cela ?—Il n'y avait pas de cuves-réservoirs pour l'eau. Il nous fallait faire monter l'eau de la rivière à l'aide de siphons, ce qui prenait quelquefois pour faire monter l'eau de la rivière plus de temps qu'il n'en fallait à un convoi pour parcourir la distance entre St Vincent et St Boniface.

11781. Voulez-vous dire que tout le temps nécessaire pour qu'un train pût parcourir cette distance n'aurait pas été aussi long que le temps requis pour avoir l'eau nécessaire à l'alimentation de la locomotive durant le trajet ?—Dans un grand nombre de cas.

11782. A-t-on remédié à cet inconvénient ?—On y a remédié. On a construit à Emerson une cuve-réservoir de la capacité de 50,000 gallons, une autre a été construite à Otterburn et une à St Boniface. Deux autres l'une à Niverville et l'autre à Dominion City sont en voie de construction.

11783. Est-ce que ce nombre répond aux besoins de la ligne ?—Elles y répondront pleinement l'hiver prochain.

Chemin maintenant en bon ordre.

11784. A-t-on remédié à ces inconvénients dont vous avez parlé et qui résultaient du mauvais état de la voie ?—Oui. La voie entre Emerson et St Boniface est bien près d'être parachevée aujourd'hui. Le ballastage est terminé. La partie entre St Boniface et Niverville et qui avait reçu une couche de ballast est en voie de parachement et sera bientôt complétée. La partie située entre cet endroit et Emerson est complètement ballastée et le chemin est maintenant en très bon ordre.

La voie a d'abord été faite trop large.

11785. La condition dans laquelle vous avez trouvé la voie lorsque vous êtes entré en fonction doit-elle être attribuée à l'action du dégel ou était-elle due à la mauvaise formation de la voie ?—Je crois que la

Exploitation du chemin de fer— Embranch. Pembina et Contrat No. 14.

voie a été faite trop large et l'eau y séjournait. Cela était dû aussi à la nature du sol. Aussitôt après le commencement de la saison pluvieuse les traverses et les lisses disparaissaient sous l'eau et il nous fallait labourer la vase avec le chasse-pierre et il nous fallait diminuer la vitesse à au moins dix milles à l'heure.

11786. Voulez-vous dire que c'est là la plus grande vitesse à laquelle on pouvait faire circuler les trains sans danger ?—Oui, sur une bonne partie du chemin. De fait sur plusieurs parties de la ligne il nous fallait réduire la vitesse à cinq ou six milles à l'heure.

11787. Considérez-vous que ces difficultés auraient été évitées si la voie eut été plus étroite ?—Jusqu'à un certain point, je le crois.

Tel que maintenant parachevé la gelée ne produirait que très peu d'effet sur le chemin.

11788. Quel effet croyez-vous que la gelée et les pluies pourront maintenant produire sur le chemin tel que maintenant parachevé ?—Je crois qu'elles produiront très peu d'effet.

Chemin bien égoûté.

11789. Le chemin est-il suffisamment égoûté ?—Il est bien égoûté. Il y a des fossés profonds de chaque côté, et il y a de douze à dix-huit pouces de gravier sur la voie.

Les hangars à fret de St-Boniface insuffisants pour les besoins, même actuellement.

11790. Quelles commodités avez-vous trouvées dans les bâtiments au moment où vous êtes entré en fonction ?—Les bâtiments entre Emerson et St. Boniface étaient très passables, c'étaient des bâtiments neufs, les mêmes que nous avons à présent. A St. Boniface, les bâtiments n'étaient pas ce qu'ils auraient dû être. De fait ils n'offraient pas la dixième partie de l'espace requise pour le frêt requis, ni alors ni maintenant. J'ai construit un hangard temporaire d'environ 150 pieds pour mettre le fret à l'abri en attendant qu'un nouveau bâtiment soit construit.

11791. Des ordres ont-ils été donnés pour construire des bâtiments qui pourront suffire aux besoins ?—Pas encore, je crois, la question est encore à l'étude et je crois qu'on les construira prochainement pour l'hiver.

11792. De façon à ce que l'on puisse utiliser ces bâtiments durant l'hiver ?—Je le crois.

11793. L'ouvrage peut-il être fait à temps ?—Oui, il peut être fait en quatre ou cinq semaines. Il n'y a pas de crépi à faire. C'est tout de l'ouvrage en bois. Si les pilotis étaient enfoncés le bâtiment pourrait être construit en quatre ou cinq semaines.

Personnel.

11794. Est-ce vous qui avez organisé votre personnel, ou était-il ici lorsque vous êtes arrivé ?—J'ai amené avec moi une partie des employés et j'en ai trouvé quelques-uns ici.

11795. Y a-t-il eu quelques difficultés au sujet de la conduite de vos subordonnés depuis votre arrivée ici ?—Il y a eu beaucoup de difficultés.

11796. De quelle nature ?—Quelques-uns réclamaient un salaire plus élevé que je n'étais autorisé à donner, et de temps à autre nous avons éprouvé des difficultés à ce sujet. Nous les avons augmentés jusqu'à concurrence des prix payés par les autres compagnie. Dans plusieurs cas nous payions plus cher que ces compagnies. Sur les lignes de raccordement les hommes étaient payés à l'heure et sur le chemin de fer St Paul

Exploitation du chemin de fer— Embranch. Pembina et Contrat No. 14.

Minnéapolis et Manitoba l'on payait $45 par mois. La journée de nos hommes se composait d'un plus grand nombre d'heures qu'une journée ordinaire et un grand nombre d'entre eux recevait $70 par mois selon la longueur de leur journée.

11797. Avez-vous éprouvé quelque difficulté dans l'administration des affaires?—Dans le commencement, bon nombre de ceux qui faisaient partie du personnel s'adonnaient à la boisson. J'ai été obligé de les congédier et de les remplacer par des hommes plus rangés.

Le personnel est bon maintenant.

11798. Dans votre opinion ces difficultés relatives au personnel ont-elles été surmontées?—Oui, les hommes travaillent maintenant avec régularité.

11799. Y a-t-il quelque autre chose qui vous ait causé des difficultés inattendues?—Le défaut d'accomodations suffisantes.

11800. Vous voulez parler des bâtiments?—Oui, le manque de bâtiments à St-Boniface et à Winnipeg.

11801. Si j'ai bien compris il est probable qu'on va y remédier?—Oui, il est probable qu'on va y remédier.

11802. Mais jusqu'ici on n'a donné aucun ordre positlf à ce sujet?—Pas que je sache. Il nous manquait du matériel roulant et des locomotives.

Matériel roulant sous la charge du témoin lorsqu'il est entré en fonction.

11803. Quel matériel roulant aviez vous à votre disposilion lorsque vous êtes entré en fonctions?—Lorsque je suis entré en fonctions j'avais trois locomotives, deux vieux wagons à voyageurs, six chars à boites et quarante chars plateformes.

11804. Dites-vous que cela était insuffisant pour le commerce?—Oui.

11805. Qu'aurait-il fallu avoir en sus à cette époque?—Environ le double des locomotives, trente ou quarante chars à boîte et environ 100 chars plate-formes.

11806. Vous avait-on donné une idée du montant du trafic qui devait probablement être fait sur le chemin lorsque vous êtes entré en fonctions?—Oui; on m'a dit que le trafic serait beaucoup plus considérable que je ne m'y attendais.

Trouvé les affaires prospères.

11807. Comment avez-vous trouvé le trafic?—Je l'ai trouvé excellent. Durant le premier mois, en février, le chemin de Saint-Paul a été en grande parti bloquée par la neige, et pendant la majeure partie du mois de mars, il était complètement obstrué et lorsque le printemps est arrivé le fret nous est venu en quantité très considérable, jusqu'à 100 wagons par jour, vers la fin de mars de sorte que tout notre travail est venu à la fois.

Comment il s'est tiré d'affaire avec un matériel insuffisant.

11808. Comment vous êtes-vous tiré d'affaire avec un matériel insuffisant?—J'ai été obligé de faire travailler nuit et jour et de tenir le matériel constamment en mouvement. Dès qu'un train arrivait, j'étais obligé de le renvoyer immédiatement avec un nouveau personnel d'équipe.

11809. Y a-t-il quelque autre difficulté que vous ayez éprouvée dans le temps?—Je crois que c'était là les principales difficultés.

Exploitation du chemin de fer—Embranch. Pembina et Contrat No. 14.

11810. Comment les affaires ont-elles marché depuis votre arrivée ici?—Elles deviennent de plus en plus actives et augmentent constamment. Le transport qui se faisait autrefois par eau a été expédié cette année, en majeure partie, par voie ferrée.

La majeure partie du transport qui se faisait autrefois par eau est maintenant expédié par voie ferrée.

11811. Les deux départements—je veux dire celui des voyageurs et celui du fret—ont-ils continué à donner beaucoup de besogne?—L'activité a continué de régner dans ces deux départements et elle augmente encore. Aujourd'hui nous avons dix locomotives, quatre-vingt-dix chars plats, six chars à boîte qui nous appartiennent et environ dix qui appartiennent à l'Intercolonial. Nous n'avons pas souffert du manque de chars à boîtes autant que du manque de chars plats, car tout le fret à parcours total vient dans des chars appartenant à des compagnies étrangères et nous pouvons nous servir de ces chars en payant un loyer de tant par mille.

Matériel roulant à l'époque actuelle.

11812. D'autres chars ont-ils été commandés?—Oui. Je suis sous l'impression qu'on a commandé quatre-vingt nouveaux chars plats et environ cinquante chars à boîte.

Quatre-vingt chars plats et cinquante chars à boîte ont été commandés.

11813. Maintenant quant aux chars à voyageurs?—Dernièrement j'ai reçu deux nouveaux wagons à voyageurs et trois nouveaux chars à bagage et wagons-poste, et je crois qu'il doit arriver encore deux autres wagons à voyageurs.

Chars à voyageurs et chars à bagage augmentant en nombre.

11814. Avez-vous tenus des comptes séparés pour les recettes de l'embranchement de Pembina et la ligne mère à l'est de Selkirk?—Oui.

11815. Quel a été l'état des affaires sur la ligne mère à l'est de Selkirk?—Le nombre des voyageurs a été très satisfaisant. On a transporté une moyenne de cinquante voyageurs à chaque voyage, aller et retour.

Nombre de voyageurs satisfaisant.

11816. Cette partie de la ligne est-elle exploitée entièrement pour le compte du gouvernement?—Pour le compte du gouvernement.

Le gouvernement est seul intéressé dans les recettes.

11817. Les entrepreneurs n'ont pas maintenant de parts dans les recettes?—Pas à ma connaissance.

11818. Savez-vous quelles ont été en chiffres ronds les recettes brutes de l'embranchement de Pembina proprement dit depuis que vous êtes chargé de son administration?—Je ne pourrais vous donner les chiffres sans examiner les comptes. Je suis parti de mon bureau à la hâte, et je ne les ai pas emportés; mais je puis vous dire ce qu'elles ont été pendant les premiers cinq mois, depuis le 10 février jusqu'au 30 juin.

Profits du chemin du Lac Traverse à Emerson, depuis le 16 février au 30 juin, $104,975.69.

11819. Ce montant sera suffisant?—$104,975.69.

11820. Sont-ce là les recettes brutes?—Oui les recettes brutes; c'est à-dire depuis le lac Traverse jusqu'à Emerson.

11821. Je n'ai pas parlé de l'embranchement d'Emerson, mais cela suffira. Vous avez déduit du montant total les dépenses pour le travail et toutes les dépenses d'exploitation?—Oui.

11822. Vous voulez dire les dépenses d'exploitation?—Non, c'est là le montant total—le total des recettes.

Exploitation du chemin de fer—Embranch. Pembina et Contrat No. 14.

Profits nets, $26,083.68.

11823. Je vous ai demandé les profits nets?—Les profits nets ou du moins la balance après avoir tout payé se montent à environ $26,083.68.

11824. Quelles dépenses avez-vous réduites de ces recettes brutes pour trouver le profit?—Tout ce qui a été dépensé pour pouvoir motrice, gages, travaux de toutes sortes, et matériaux employés pour réparations.

11825. L'entretien du chemin?—L'entretien du chemin, en ce qui concerne l'entretien de la voie et du télégraphe.

Rapports mensuels faits au département.

11826. Faites-vous au gouvernement des rapports fréquents?—Chaque mois.

11827. Ces rapports indiquent-ils les profits nets?—Oui.

11828. Pas les recettes brutes?—Recettes nettes et recettes brutes.

L'argent dépensé sous l'administration du témoin pour le ballastage du chemin n'a pas été porté au compte des dépenses d'exploitation.

11829. En déduisant des recettes brutes, avez-vous retranché les dépenses pour le ballastage et le parachèvement du chemin?—Non.

11830. Nous avez tenu de cela un compte distinct au compte de construction?—Oui; il est entendu que le chemin doit être livré en bon état de fonctionnement au département de l'exploitation. Un chemin est censé être en bon état d'exploitation lorsque nous en prenons possession.

11831. Savez-vous quelle proportion des recettes brutes est considérée ailleurs comme étant une moyenne raisonnable pour les dépenses d'exploitation et d'entretien?—Non; je ne le sais pas.

Dépenses d'exploitation et d'entretien 75 pour cent de recettes brutes.

11832. Dans le cas actuel cette proportion s'élève à environ 75 pour cent?—Oui.

11833. Aviez-vous eu quelqu'expérience dans l'exploitation d'autres chemins?—Pas comme surintendant. A l'exception de trois ans que j'ai été employé comme tel à la Nouvelle-Ecosse.

11834. Quel chemin y avez-vous administré?—Le chemin de fer *Western Counties*, un embranchement d'Halifax à Windsor et de Digby à Yarmouth.

11835. En quelle qualité?—Comme surintendant-général.

11836. Un emploi semblable à celui que vous occupez ici?—Oui.

Influence climatérique pas aussi difficile pour exploitation de chemin de fer au Manitoba qu'entre Truro et Québec.

11837. Comment les influences climatériques affectent-ils le chemin ici, et comment peuvent-elles se comparer à celles de la Nouvelle-Ecosse?—Je préférerais exploiter un chemin de fer ici que dans certaines parties de la Nouvelle-Ecosse. Je crois qu'à prendre la partie située entre Truro et Québec, cette partie est beaucoup plus difficile à exploiter qu'un chemin de fer en ce pays.

11838. Quelles sont les principales difficultés que vous avez rencontrés ici en raison de ces influences?—?—L'accumulation de la neige. La neige devient très dure, aussi dure que si c'était du gravier.

Les bancs de neige sont les principales difficultés que l'on rencontre au Manitoba; mais ils n'affectent qu'une faible partie de la ligne.

11839. Avez-vous un chasse-neige?—Pas encore. Les bancs se sont accumulés durant la dernière saison. J'ai été obligé d'employer des grattoirs (*scrapers*) et des attelages de chevaux pour les maintenir en état de fonctionnement. Mais nous n'avons éprouvé de difficultés que sur une partie d'environ trois milles et demi, à cinq milles en deça d'Emerson.

Exploitation du chemin de fer— Embranch. Pembina et Contrat No. 14.

11840. Savez-vous si l'on était sous l'impression qu'il y a eu plus de neige que d'ordinaire durant la dernière saison?—D'après ce qu'on m'a dit, il y avait plus de neige l'année dernière qu'il y en avait eu depuis vingt ans. Je suis tout à fait convaincu que les bancs étaient beaucoup plus profonds dans le Minesota qu'au Nord-Ouest, dans la région où j'exploitais le chemin de fer.

Plus de neige durant l'hiver 1879-80, que durant aucun hiver depuis vingt ans. Les bancs étaient plus profonds dans Minnesota qu'au Manitoba.

11841. Croyez-vous que pour le reste de l'année, à part ces cinq mois qu'il soit probable que la même proportion de dépenses soit requise. Je veux dire la même proportion des recettes—Je ne crois pas.

11842. Y aura-t-il beaucoup de différence dans votre opinion?—Il y aura une différence notable.

11843. Alors l'entreprise a été beaucoup plus dispendieuse?—Nous avons été obligés de tenir des hommes nuit et jour dans les locomotives pour les empêcher de geler, parce qu'il n'y avait pas d'abri, et nous avons dû en conséquence leur faire consumer du combustible durant tout le temps. Cela est très dispendieux.

Quelques dépenses exceptionnelles sont maintenant encourues à cause du manque d'accomodation.

11844. Alors voulez-vous dire que vous considérez que pour toute l'année les profits nets dépasseront 25 pour cent les recettes brutes?—Je crois qu'il en sera ainsi.

11845. L'entretien et les dépenses d'exploitation pour les cinq mois seront d'environ les trois quarts de toute la recette brute?—Oui.

11846. Mais vous croyez que pour le reste de l'année, l'entretien et les dépenses d'exploitation représenteront une proportion plus faible des recettes brutes?—Oui.

11847. Où faites-vous les réparations à votre matériel roulant?—Aux voies de garage principalement jusqu'à présent. Actuellement nous faisons les quelques réparations que nous avons à faire à Selkirk dans la rotonde.

On est actuellement à faire des réparations à la rotonde de Selkirk; vu qu'il n'y a pas encore assez d'espace.

11848. Cet endroit vous offre-t-il l'espace suffisant pour les réparations de votre matériel?—Non.

11849. Ni à St. Boniface?—Non. Nous n'avons là aucune accommodation.

11850. Selkirk est-il un endroit commode pour y faire les réparations du matériel de toute la ligne?—Non.

11851. Où trouvera-t-on un meilleur endroit?—Winnipeg serait plus central. C'est là où se fait le plus d'affaires.

Winnipeg est le meilleur endroit pour les boutiques de réparations.

11852. A-t-on remédié à cet inconvénient?—Pas encore.

11853. A-t-on donné des ordres à cet effet?—Je ne le crois pas. On n'a pas encore fixé l'endroit où nous aurons nos usines. La question est à l'étude.

11854. Avez-vous des voies de garage en nombre suffisant pour exploiter le chemin convenablement?—Non. Pas pour le trafic croissant que nous avons ici, à St-Boniface et à Winnipeg. Nous en avons suffisamment le long de la ligne à toutes les stations de peu d'importance.

Exploitation du chemin de fer— Embranch. Pembina et Contrat No. 14.

11855. Est-ce qu'on remédie à cela?—Oui. On a construit des voies d'évitement à Telford, Darwin, Bouche Blanche, Shelly et à Tindall.

On est à remédier au manque de voie d'évitement.

On a construit cinq nouvelles voies d'évitement durant la saison actuelle —une à St-Norbert, Niverville, Dufrost et à Arnaud, Dominion City. Ces voies de garage ont été construites et ballastées, de sorte qu'elles sont maintenant prêtes pour le service. A Emerson, on est aussi à construire de grandes voies d'évitement.

11856. Qui conduit les travaux de la construction des voies d'évitement?—Le département de la construction.

11857. Ce département n'est pas sous votre surveillance?—Non, il n'est pas sous ma surveillance. Il est sous la surveillance de M. Schreiber ou de M. Rowan.

On fait tout ce qui est nécessaire.

11858. A tout prendre vous donne-t-on ou doit-on vous donner toutes les facilités nécessaires pour exploiter la ligne convenablement et avec succès?—Oui on fait actuellement tout ce qui peut être fait dans ce but.

Les longues herbes ont été la cause de l'accumulation de la neige là où elle s'est accumulée.

11859. Vous rappelez-vous si les bancs de neige les plus profonds contre lesquels vous avez eu à lutter se trouvaient à des endroits où la voie était plus élevée que le niveau de la prairie ou si la voie se trouvait jusqu'au niveau de la prairie?—Presque au niveau de la prairie. L'accumulation de la neige était causée par les hautes herbes qu'on avait laissé croître au lieu de les brûler ou de les couper en automne. Ces herbes retiennent la neige et la font s'accumuler sur la voie. Je crois que si les herbes étaient coupées, la neige passerait sur la voie et nous n'éprouverions pas plus de difficultés à ces endroits qu'à aucune autre partie de la ligne.

Il est tombé deux pieds de neige l'hiver dernier entre St-Boniface et le Lac Traverse.

11860. Quelle est la moyenne de la profondeur de la neige en hiver dans la région traversée par ce chemin de fer?—Une moyenne d'environ deux pieds entre St Boniface et le lac Traverse.

11861. Voulez-vous dire l'hiver dernier?—Oui.

11862. Croyez-vous que ce soit là la moyenne ordinaire?—Non cette moyenne est au dessus de la moyenne ordinaire d'après ce que je puis comprendre.

11863. Les bancs de neige ont-ils nui à l'exploitation du chemin?—Pas entre ici et le lac Traverse.

11864. C'était dans la région des prairies?—Oui; il y avait plus de neige entre St Boniface et à deux milles d'ici sur l'embranchement de Winnipeg que sur aucune autre partie de la ligne que je connaisse. Elle s'est plus accumulée dans la ville et ses environ—sur cette partie de la ligne mère entre ici et le pont provisoire, et d'ici à peu près un mille et demi à l'ouest.

11865. Dites-vous que ces parties où la voie se trouve un peu au dessus du niveau de la prairie, soit à environ deux pieds au-dessus, sont exemptes des difficultés causées par la neige?—Oui, aussi exemptes qu'en été. Ces parties de la ligne ne nous ont donné aucunes difficultés.

11866. A ces endroits ou la voix est au niveau de la prairie, et où vous avez éprouvé ces difficultés, y avait-ils des fossés latéraux?—Oui, il y avait des fossés latéraux.

Exploitation du chemin de fer— Embranch. Pembina et Contrat No. 14.

11867. Quelles en étaient les dimensions ?—Je suppose qu'ils avaient environ quatre ou cinq pieds de largeur sur deux pieds de profondeur.

11868. Savez-vous si ces fossés ont eu quelque effet sur l'accumulation de la neige ?—Non ; je ne crois pas. Je crois que les herbes étaient la principale cause.

11869. L'embranchement est-il maintenant cloturé ?—En partie seulement. Depuis St. Boniface jusqu'aux environs de Niverville. Une partie de l'embranchement de Pembina est clôturé.

11870. Cela vous a-t-il occasionné des difficultés ?—Plusieurs bêtes à cornes ont eté tuées entre ici et Selkirk. La clôture a été brulée au printemps, et en divers endroits huit ou dix bêtes à cornes ont été tuées. Neuf bêtes à cornes tuées en conséquence du manque de clôtures.

11871. L'entreprise des clôtures a-t-elle été adjugée et sont-elles en voie de construction ?—L'entreprise est adjugée, et le fil de fer est arrivé en partie.

11872. Y a-t-il quelque autre détail que vous croyez nécessaire de donner dans votre témoignage pour nous aider dans notre enquête ?—Je ne crois pas qu'il y ait rien que je n'aie déjà déclaré en entier.

Nolin.

AUGUSTIN NOLIN, assermenté et interrogé :

NIXON, POURVOYEUR— TRANSPORT DES MALLES.

Par le Président :—

M. HENRY CLARKE agissant comme interprète.

11873. Ou demeurez-vous ?—A Ste-Anne Pointe du Chêne, comté de Provencher.

11874. Depuis combien de temps y demeurez-vous ?—Depuis dix ans.

11875. Etes-vous venu de vous-même donner votre témoignage à la commission ?—Oui ; je suis venu volontairement pour rendre témoignage devant cette cour.

11876. Sur quel sujet croyez-vous qu'il soit à propos de vous interroger ?—Je crois que c'est sur la question du transport de la malle.

11877. Entre quels endroits ?—Du bureau des ingénieurs à Winnipeg jusqu'à la section 15. Malle de Winnipeg à la section 15.

11878. Que savez-vous relativement à ce sujet ?—J'étais ici au mois d'avril lorsque M. Alloway est venu me parler en face du magasin de M. Bannatyne sur la grande rue.

11879. Que vous a-t-il dit ?—Il a dit : "J'ai une entreprise à donner pour transporter la malle à l'Angle du Nord-Ouest et Thompson m'a dit que vous étiez le meilleur homme pour faire cette besogne."

11880. Combien de fois se proposait-on de faire transporter la malle dans un temps donné ?—Une fois par semaine.

Nixon, pourvoyeur—Transport des malles.

Cinq stations.

11881. Deviez-vous vous rendre directement à l'autre extrémité de la distance à parcourir, ou la malle devait elle être livrée à divers endroits?—Je dois livrer la malle à cinq endroits différents.

Malle expédiée à l'Angle du Nord-Ouest par des chevaux et de l'Angle Nord-Ouest en canot.

11882. Y avait-il quelque convention relative à la manière dont la malle devait être transportée?—De Winnipeg à l'Angle Nord-Ouest, elle devait être expédiée par des chevaux, et de l'Angle Nord-Ouest elle devait être transportée par des canots et être livrée aux diverses stations le long de la ligne de la section 15.

11883. Etait-il convenu que la malle devait être transportée par l'Angle Nord-Ouest et non par un chemin plus au Nord?—J'étais obligé de passer à l'Angle Nord-Ouest. C'était la seule route par laquelle nous pouvions arriver à l'endroit de destination des malles. Le chemin n'était pas terminé jusqu'au lac Traverse.

11884. Avez-vous conclu quelque convention à ce sujet?—Oui.

L'entrepreneur devant transporter les malles durant sept mois.

11885. Pour combien de temps?—Autant que je puis me rappeler c'était pour sept mois.

11886. Vous rappelez-vous l'époque où devait commencer l'entreprise?—J'ai signé le contrat le seize avril.

11887. En quelle année?—Je ne me rappelle pas exactement l'année, mais il y a environ trois ans de cela. Je puis m'en assurer lorsque je serai de retour chez moi, mais je crois qu'il y aura trois ans au mois d'avril prochain.

11888. Avez-vous conclu plus d'un marché avec Alloway à ce sujet?—Non, je n'ai fait que cette seule entreprise pour le transport de ces malles.

11889. Avez-vous conclu le marché lors de votre première entrevue?—Non; je suis retourné chez moi, mais je suis revenu avant de signer le contrat.

11890. Y avait-il eu une entente verbale dès votre première entrevue?—Il était entendu avant que je partisse pour retourner chez moi que je reviendrais dans une couple de jours pour signer le contrat.

11891. Alors les conditions auxquelles le contrat devait être signé avaient été finalement arrêtées dès votre première entrevue?—Oui, et je crois qu'il a fait préparer le contrat durant mon absence pour que je pusse le signer à mon retour.

On a payé au témoin $225 par mois pour transporter la malle.

11892. Quel prix vous a-t-on payé pour ce service?—$225 par mois.

Mackay a dit au témoin qu'Alloway faisait à ses dépens un profit de $200 à $300 par mois sur l'entreprise.

11893. Saviez-vous avant cette convention verbale que cette entreprise avait été mise au concours pour permettre au public de soumissionner?—A l'époque où l'on m'a parlé de transporter les malles, j'ignorais qu'on eût demandé des soumissions au public, mais après que j'eus signé le contrat, je rencontrai le défunt honorable James McKay qui m'a demandé s'il y avait eu concours public et si des soumissions avaient été demandées. Je lui ai répondu négativement. Il m'a dit alors que des soumissions avaient été demandées publiquement et je lui ai dit le prix. Puis il m'a dit: "Alloway fait à vos dépens $200 à $300 par mois sur cette entreprise."

Nixon, pourvoyeur— Transport des malles.

11894. Savez-vous si quelqu'un autre qu'Alloway était intéressé dans les profits de ce marché?—Lorsque j'ai offert de faire ce service à raison de $250 par mois j'étais assis dans le bureau de M. Alloway qui se trouvait directement en face du bureau de M. Nixon. Il m'a dit: "Attendez un instant et je verrai." Il traversa au bureau de M. Nixon et après un certain temps il revint à son propre bureau. Une fois de retour il me fit une offre moindre que le prix fixé par moi, mais je refusai de l'accepter. Lorsqu'Alloway est revenu du bureau de Nixon, dans son propre bureau il m'a dit: "Je vous donnerai $200 par mois." Je refusai. Je lui dis alors: "Je prendrai l'affaire pour $240 par mois." Il me dit encore: "Attendez un instant," et traversa de nouveau la rue et ainsi de suite trois ou quatre fois. Enfin, il convint de me donner $225, ce que j'acceptai.

11895. Chaque fois qu'il a traversé la rue, est-il allé au bureau de Nixon?—Il n'y avait pas d'autre endroit où il pût aller, et il n'y avait que la maison où était le bureau de Nixon. Je suis bien certain qu'il allait là pour consulter quelqu'un, car chaque fois qu'il revenait, il offrait un peu plus jusqu'à ce que nous convînmes du prix de $225.

11896. A part l'apparence qu'Alloway consultait quelque autre personne aviez-vous quelque autre raison qui puisse vous porter à supposer que quelque autre qu'Alloway était intéressé dans le marché?—Je savais qu'Alloway avait coutume d'avoir toutes les entreprises de Nixon et pour cette raison lorsqu'il est allé là pour le consulter, j'étais convaincu qu'il se passait quelque chose entre eux.

11897. Avez-vous fait d'autre marché avec Alloway pour transporter la malle en d'autres endroits?—Le 22 juin suivant j'ai conclu avec Alloway un marché pour transporter la malle à l'Angle du Nord-Ouest, c'est-à-dire la malle à destination du Fort Frances.

Le 22 juin, s'est entendu avec Alloway pour transporter la malle à l'angle du nord-ouest de Fort Frances.

11898. Sur quelle distance deviez-vous transporter cette malle?—110 milles d'ici à l'Angle du Nord-Ouest.

110 milles.

11899. Combien de fois dans un temps donné avez-vous entrepris de transporter la malle?—Une fois la semaine.

Une fois la semaine.

11900. A quel endroit avez-vous fait le marché avec Alloway?—Ici, en ville. Alloway m'a rencontré sur la rue et m'a amené au bureau de poste; je n'ai signé aucun contrat. J'ai fait le marché verbalement.

11901. Avez-vous conclu le marché dès votre première entrevue?—Il m'en avait déjà parlé auparavant. Il m'avait dit qu'il obtiendrait une entreprise de cette nature et qu'il me la donnerait.

Alloway lui a dit qu'il devait avoir cette entreprise et qu'il la lui transférerait.

11902. Combien de temps avant la conclusion de ce marché entre vous et Alloway, ce dernier vous avait-il dit qu'il aurait une entreprise de cette nature?—Je ne pourrais pas dire exactement mais c'était longtemps avant cela.

11903. Combien vous a-t-on payé pour ce service?—$150 par mois.

$150 par mois.

11904. Avez-vous quelque raison de croire qu'aucune personne autre qu'Alloway était intéressée dans les profits de ce marché?—Je ne puis l'affirmer d'une façon positive, mais j'ai raison de le croire et je le crois vu qu'il est sorti si souvent pour aller consulter l'autre avant de conclure avec moi l'arrangement difinitif.

Nixon, pourvoyeur—Transport des malles.

11905. Vous voulez parler de la première fois?—Oui; de l'entreprise de la section 15. Les $150 étaient pour l'Angle du Nord-Ouest.

11906. Savez-vous si le gouvernement a demandé des soumissions pour le transport de la malle à l'Angle du Nord-Ouest?—Peut-être les demandes de soumission ont-elles été publiées dans les journaux anglais mais nous n'avons vu rien de cela. A l'expiration du terme pour lequel j'avais fait l'entreprise, Alloway est venu me trouver de nouveau et m'a dit que les entrepreneurs étaient prêts à faire ce service pour $120, par mois, et que si je voulais accepter l'entreprise à ce prix, il me la donnerait. Il a ajouté : " Vous aurez la préférence si vous voulez la prendre au même prix. " J'ai refusé et je lui ai dit que je ne pouvais plus travailler pour rien.

Tenait deux chevaux sur le chemin.

11907. En transportant la malle à l'Angle du Nord Ouest avez-vous employé plus d'un cheval?—Toujours deux au moins, mais j'avais plusieurs chevaux destinés à ce service.

Malle transportée en voiture.

11908. Alors ce n'est pas à cheval mais en voiture que vous avez transporté la malle?—Elle a toujours été transportée dans une voiture que j'avais faite exprès dans le genre d'une barouche. De plus j'avais toujours deux hommes et un canot qui attendaient. Les hommes en canot transportaient la malle de l'Angle du Nord-Ouest au lac Déception où les deux hommes se séparaient. Chacun d'eux avait dix-huit milles à faire. Il y avait cinq stations. Un homme devait aller au Portage-du-Rat et l'autre revenait en passant par la section 14.

Temps employé.

11909. Combien de temps environ cela prenait-il à un attelage pour transporter la malle de Winnipeg à l'Angle Nord-Ouest?—La malle m'était livrée ici le samedi. Le samedi nous la transportions chez moi à la Pointe du Chêne, à une distance de trente deux milles. Nous restions là le dimanche. Le lundi nous partions et nous revenions à ma maison le jeudi soir. Nous n'avons jamais été en retard. Nous étions toujours ponctuels.

11910. Après être parti le lundi quand arriviez-vous à l'Angle du Nord-Ouest?—Nous prenions toujours deux jours pour nous rendre à l'Angle du Nord-Ouest et deux jours pour revenir. J'avais des relais de chevaux sur le chemin et la malle était toujours livrée ici le vendredi, de sorte que cela prenait toute la semaine.

TRANSPORT.

Transporté des effets pour le gouvernement durant sept ans.

11911. Pour le voiturage ordinaire combien de temps faut-il en moyenne pour aller de Winnipeg à l'Angle du Nord-Ouest sans tenir compte du transport de la malle?—Mes frères et moi, nous avons transporté des effets pour le gouvernement durant sept ans d'ici à l'Angle du Nord-Ouest. On nous a toujours alloué sept jours pour aller et revenir. C'est-à-dire à partir de la Pointe du Chêne à trente-deux milles d'ici aller et retour, sept jours. Quelque fois le voyage durait plus que cela, quelque fois moins, avant que le chemin fut construit et alors qu'on était à construire la route Dawson.

11912. Voulez-vous dire sept jours à partir de la Pointe du Chêne à l'Angle du Nord-Ouest aller et retour?—De chez moi à l'Angle du Nord-Ouest aller et retour quand nous allions avec des chevaux. Avec des bœufs cela prenait plus de temps.

Nixon, pourvoyeur—Transport du fret.

11913. Après que le chemin Dawson eut été construit, combien de temps fallait-il à un attelage ordinaire pour transporter une charge ordinaire de Winnipeg à l'Angle du Nord-Ouest?—Nous pouvions aller à l'Angle du Nord-Ouest et revenir en sept jours en prenant une charge soit pour aller soit pour revenir, mais cela dépendait beaucoup de l'état des chemins.

11914. Durant certaines saisons il fallait plus de temps, dans d'autres, il en fallait moins?—Lorsque les chemins étaient beaux nous pouvions faire le trajet en moins de temps que cela. Naturellement lorsqu'ils étaient mauvais nous ne pouvions pas le faire aussi rapidement. Nous sommes allés de ma maison à l'Angle du Nord-Ouest et nous en sommes revenus en quatre jours. Lorsque je parle de sept jours, je désire faire comprendre que nous avons travaillé pour le gouvernement pendant des années, au moins sept mois durant l'année et qu'il était entendu qu'on nous allouerait sept jours pour le trajet aller et retour.

Prix raisonnable en 1875 pour l'usage d'un attelage, d'une voiture et d'un conducteur, $4 à $4.50 par jour.

11915. En l'année 1875 quel prix aurait été considéré comme raisonnable pour l'usage d'un attelage et d'une voiture y compris les services d'un homme comme conducteur?—Je crois que le prix raisonnable pour un homme et un attelage pour le service dont vous parlez aurait été de $4 à $4.50 par jour. Quelquefois nous recevions plus que cela, quelquefois moins, mais je donne cela comme la moyenne. Pour ma part j'aurais fait ce service moyennant $4 par jour. Je l'ai fait à meilleur marché que cela pour le gouvernement.

ACHAT DE CHEVAUX.

11916. Aviez-vous l'habitude d'acheter et de vendre des chevaux de temps à autres et surtout vers les années 1875 et 1876?—Oui, c'était mon commerce spécial d'acheter et de vendre des chevaux.

En 1875 $50 était le prix d'un bon cheval de trait.

11917. Vers l'année 1875 quelle somme était considérée être un prix raisonnable pour un bon cheval demi-sang?—Pour un bon cheval de trait le prix aurait été d'environ $50 et pour ce prix l'on aurait eu un bon cheval de trait.

11918. En supposant qu'on eût choisi des chevaux avec soin pour leur faire transporter des charges à de longues distances quel prix aurait-il fallu payer pour ces chevaux?—Lorsque je parle d'un bon cheval pour $50 je veux parler des chevaux comme vous en acheteriez si vous aviez à faire transporter une charge jusqu'à la base des Montagnes Rocheuses. Par exemple en transportant ma malle, j'ai acheté des chevaux à $50 et j'ai fait quinze voyages consécutifs avec ces chevaux pour transporter les malles.

De bons chevaux vendus à $30.

11919. Savez-vous si c'était là le prix payé généralement pour de tels chevaux à Winnipeg et dans les environs durant cette année là?—J'en ai vu vendre pour beaucoup moins. Pendant tout ce temps les chevaux n'étaient pas très chers ici. A l'enchère publique les chevaux dont j'ai parlé se seraient vendus $30.

11920. Avez-vous jamais vendu des chevaux a Alloway vers l'année 1875 ou depuis?—Non je n'ai jamais moi-même vendu de chevaux à Alloway.

11921. Avez-vous eu connaissance que d'autres lui en aient venudu?—Non; j'étais présent et j'ai vu un français lui vendre un cheval,—un cheval couleur de crême—mais je n'ai pas entendu le prix de la vente.

Nixon, pourvoyeur—Achat de chevaux.

Excepté pour les chevaux trotteurs de race, un prix plus élevé n'aurait pas été payé.

11922. Connaissez-vous les prix des chevaux ordinaires ou des chevaux supérieurs dans le pays en 1877?—En donnant le prix de $50, j'ai donné le prix courant ici depuis de longues années, et, à l'exception des chevaux de race, ayant quelques qualités particulières, comme les trotteurs, par exemple, je n'ai jamais eu connaissance qu'on ait payé plus cher.

TRANSPORT.

En 1875 et 1876, le transport à l'Angle du Nord Ouest $2.00 par 100 lbs, plus tard $1.50.

11923. Savez-vous quel était le prix pour 100 lbs. exigé pour le transport de Winnipeg à l'Angle du Nord-Ouest vers les années 1875 ou 1876?—Lors de l'ouverture de la route Dawson, on nous donnait $2.00 par 100 lbs. pour charroyer d'ici à l'Angle du Nord-Ouest. Plus tard le prix fut réduit à 6s. sterling ou $1.50.

11924. Le chemin Dawson était-il ouvert avant l'année 1875?—Le chemin Dawson a été ouvert vers l'année 1870, après l'arrivée des troupes. C'était à l'arrivée de la seconde expédition des troupes. Ces dernières sont venues par la route Dawson et nous avons transporté leurs effets, mes frères et moi.

VENTE DE WAGONS ET DE HARNAIS.

Acheté des vieux wagons et des vieux harnais rejetés par le gouvernement.

11925. Y a-t-il quelqu'autre point se rapportant à la charge de pourvoyeur de M. Nixon ou au chemin de fer du Pacifique, et au sujet duquel vous pouvez rendre témoignage?—J'ai transporté beaucoup d'effets pour eux et j'ai acheté de lui de vieux wagons et de vieux harnais qui avaient été rejetés par le gouvernement et laissés à différentes stations le long du chemin.

Pour ces effets Alloway a retenu l'argent sur l'entreprise du témoin.

11926. A qui avez-vous payé l'argent?—Alloway a retenu l'agent sur l'entreprise qu'il m'avait donnée. Sur mon charroyage pour le bureau lorsque je présentais mon compte mensuel, Alloway retenait le prix de ces effets sur ma réclamation. J'ai été chargé d'une foule de choses qui leur appartenaient et qui sont restées à ma maison pendant un an, et je ne leur ai jamais rien demandé pour cela.

11927. Ces effets étaient-ils la propriété du gouvernement ou celle de M. Alloway?—Oui; ils appartenaient au gouvernement. M. Nixon m'a donné un ordre pour ramasser tous ces effets appartenant au gouvernement, pour les apporter chez moi et pour en prendre soin.

11928. Les effets que vous avez achetés appartenaient-ils au gouvernement?—Oui; ce que j'ai acheté d'eux appartenait au gouvernement. On s'en était servi sur le chemin Dawson.

A conclu le marché avec Nixon et Alloway.

11929. Avec qui vous êtes-vous entendu sur le prix auquel vous les avez achetés?—J'ai fait le marché avec Alloway et Nixon.

11930. Étaient-ils toujours ensembles lorsque vous faisiez un marché avec eux?—Ils étaient ensemble lorsque j'ai acheté ces wagons.

$93 pour le lot.

11931. Se sont-ils consultés pour fixer le prix, ou bien est-ce l'un d'eux qui l'a fixé?—Nixon semblait vouloir exiger un prix plus élevé et Alloway semblait lui dire: "Il vaut mieux les lui céder, ce sont toutes des vieilleries". Il y avait trois vieux wagons et un lot de de vieux harnais. Je leur ai payé $93 pour le lot.

11932. Qui vous devait l'argent sur lequel ce prix a été déduit?—C'est Alloway qui me devait l'argent sur lequel ce prix a été déduit.

Nixon, pourvoyeur— Vente de vieux Wagons et Harnais.

11933. Savez-vous si Nixon a consenti à ce que cette somme fût déduite sur ce qu'Alloway vous devait?—Lorsque j'ai acheté les effets en question j'ai dit à Nixon ; " Je n'ai pas d'argent pour vous payer." Alloway a dit : " Cela ne fait rien. Alloway m'interprétait auprès de Nixon. Il dit : " Cela ne fait rien, vous pouvez prendre les effets, et, à la fin du mois le prix sera déduit du montant que je dois payer." Nixon a consenti à cela.

Alloway a agi comme interprète.

11934. Savez-vous à peu près à quelle date vous avez fait cet achat ?—Je crois, je ne suis pas certain quant à la date, mais je crois que c'était vers le mois de septembre de l'année ou j'ai conclu le contrat avec lui. Je crois que ce doit être vers l'année 1877. Je pourrais m'assurer de la date précise si j'étais chez moi et si je consultais mes papiers.

11935. Avez-vous eu un reçu écrit pour le prix de ces effets, lequel prix a été déduit de la somme qui vous était due par Alloway?—Je ne crois pas. Ils devaient me payer $225 chaque mois et ils ont tout simplement déduit cette somme du montant qu'ils avaient à me payer.

11936. Y a-t-il quelque autre sujet sur lequel vous puissiez rendre témoignage de façon à nous aider dans notre enquête?—Il m'en coûte un peu de parler. J'ai toujours travaillé pour eux.

Le fils du témoin a vendu à Alloway des bœufs, une charette et un harnais complet au prix de $65 chaque.

11937. Vous avez juré que vous parleriez?—Il y a peut-être une foule de choses dont je me rappellerais si l'on m'interrogeait ou si j'avais le temps d'y songer, mais dans le moment je ne me rappelle de rien. Je sais que mon fils a vendu des bœufs à Alloway avec une charette et un harnais complet. Je ne sais pas le prix mais je crois que c'était £13 sterling pour chacun $65. Chaque bœuf était attelé à une charette, le tout pour $13 sterling.

11938. Savez-vous si cette vente était pour le compte du gouvernement. Je veux dire les effets avaient-ils été achetés pour être revendus au gouvernement?—Je ne saurais dire, vu que ce n'est pas moi qui les ai vendus, c'est mon fils.

11039. Y eut-il quelque autre chose?—Non, je ne crois pas.

11940. Etait-ce là à peu près le prix ordinaire pour un bœuf et une charrette?—C'était un prix assez élevé pour ce temps-là.

11941. Etes-vous venu de chez vous pour rendre ce témoignage ou êtes-vous venu à Winnipeg pour vos propres affaires?—Je suis venu exprès pour rendre mon témoignage.

Continuation de l'examen de W. T. JENNINGS :

Jennings.

Par le Président :

CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER—CONTRAT No. 42.

11942. Désirez-vous compléter ou expliquer le témoignage que vous avez rendu dans une occasion précédente?—J'aimerais à donner de plus amples détails au sujet de ma déclaration concernant la ligne actuelle comparée à celle qu'on avait projetée d'abord. En substituant

La ligne actuelle telle que comparée à la ligne projetée en premier lieu n'est pas

Construction du chemin de fer—Contrat No. 42.

moins utile mais elle vaut mieux au point de vue de l'argent.

les chevalets à la chaussée continue on a construit une ligne d'une classe un peu inférieure à l'autre vu que les chevalets ne sont pas une construction permanente. Ceci ne change aucunement le fonctionnement de la ligne comparé à ce qu'il aurait été si l'on eût mis le premier projet à exécution.

11943. Voulez-vous dire que ce changement ôte une certaine valeur à la ligne pour le moment sans cependant nuire à son fonctionnement?—Cela ne nuit point au fonctionnement. Cela lui ôte de la valeur au point de vue de l'argent, mais non au point de vue du fonctionnement.

Le remplacement des chevalets par une chaussée continue coûtera $500,000.

11944. Avez-vous estimé quel sera le coût probable du remblai lorsqu'on remplira autour des chevalets pour en faire une chaussée continue?—La différence entre les deux estimations que j'ai faites représente la différence des deux estimations dont j'ai parlé dans ma déposition.

11945. Pourriez-vous me le dire maintenant?—$500,000 c'est le prix fixé dans le contrat.

11946. Alors l'épargne effectuée à l'aide des chevalets, tel qu'à présent serait de $1,500,000?—Non; la différence est de $500,000.

11947. Je crois vous avoir entendu dire que l'épargne sur toute l'entreprise de la section 42, serait environ de $1,500,000?—Oui.

11948. Cela inclut les chevalets tels qu'actuellement projetés?—Oui.

Epargne éventuelle de $1,000,000.

11949. Mais si l'on en fait une chaussée continue alors l'épargne sur l'entreprise sera d'environ $100,000,000 est-ce là ce que vous voulez dire?—C'est ce que j'entends en prenant pour base la proportion donnée dans le contrat.

11950. Y a-t-il quelque autre question au sujet de laquelle vous désiriez rendre témoignage?—Rien de plus si ce n'est que toutes mes assertions sont au meilleur de ma connaissance en parlant d'après ma mémoire.

11951. Avez-vous voulu dire dans votre déposition précédente que les instructions primitives relativement au muskeg et aux nappes d'eau avaient été modifiées?—C'est ce que j'ai voulu dire.

Contrat modifié. On a permis l'emploi du muskeg.

11952. En quel sens ont-elles été modifiées?—En ce sens que l'on a permis en certains endroits d'employer les matériaux provenant des muskegs.

11953. Ce système a-t-il été positivement adopté ou en est on encore à le discuter?—Il a été positivement adopté et l'on est à exécuter les travaux d'après ce système.

11954. Le procureur de M. Manning semblait croire que la question était encore ouverte; que quelques uns de ces changements n'avaient pas été définitivement autorisés et qu'en conséquence, ils ne pouvaient procéder à l'exécution de leurs travaux, en conséquence je désire que vous soyez bien particulier en répondant à cette question. Avez-vous quelque explication à donner à ce sujet?—Au meilleur de ma connaissance, j'agis conformément à mes instructions au sujet des chaussées qui sont construites à même les muskegs.

Construction du chemin de fer— Contrat No. 42.

11955. Y a-t-il quelque autre question relative au muskeg ou aux nappes d'eau, au sujet desquelles vous ne pouvez donner des ordres positifs aux entrepreneurs parce que vous n'avez pas reçu d'instructions définitives de votre supérieur?—Rien que je me rappelle dans le moment.

11956. Y a-t-il quelque autre question qu'il serait opportun, dans votre opinion d'expliquer, plus au long ou au sujet desquelles vous désirez modifier votre témoignage? Avez-vous quelque doute que les déviations de la ligne et les changements de niveau aient pu diminuer les tranchées dans le roc?—Je n'en ai aucun doute.

Pas de doute que le changement de niveau a diminué les tranchées dans le roc vif.

11957. Avez-vous quelques doutes que les niveaux seuls aient diminué la quantité des coupes dans le roc vif?—Les déviations et le changement de niveaux se sont combinés pour réduire ce travail.

11958. Avez-vous quelques doutes que le changement dans les niveaux ait pu à lui seul diminuer les coupes dans le roc vif?—Je n'en ai aucun doute.

11959. Avez-vous quelque doute que vous ayez entendu dire officiellement ou non, que le gouvernement ait retardé le progrès des opérations de l'entrepreneur?—Je n'en ai aucun doute.

11960. Relativement aux chaussées pour les nappes d'eau, désirez-vous décrire plus au long que dans votre examen en chef le mode de construction qui doit être employé pour terminer les travaux; si oui, veuillez le faire?—Je désire déclarer qu'à certains endroits on a adopté le système d'emprunt dans le roc pour compléter les chaussées traversant les d'eau. En d'autres endroits on a adopté le système de la base de roc.

Emprunt dans le roc à certains endroits, base de roc en d'autres endroits employés dans les chaussées traversant des nappes d'eau.

11961. Vous faites une distinction entre les bases de roc et les emprunts dans le roc, veuillez expliquer en quoi consiste cette distinction?—Par base de roc, j'entends le roc emprunté dans le but de faire une chaussée s'élevant à quelques pieds au-dessus de la surface de l'eau, et sur laquelle doivent s'appuyer les chevalets. Lorsque je parle de l'emprunt ordinaire dans le roc, je veux parler du système qui a été adopté pour compléter les chaussées là ou les matériaux des coupes adjacentes étaient insuffisants.

11962. Par l'emprunt vous entendez le fait de construire une chaussée complète en pierre?—Tel qu'entendu, une chaussée complète en pierre, à l'exception, dans certains cas, d'ouvertures suffisantes pour le passage de l'eau. Ces ouvertures seront traversées au moyen de chevalets.

11963. Y a-t-il quelque autre chose que vous désiriez dire dans votre témoignage relativement à ce sujet?—Rien autre chose dont je puisse me souvenir maintenant.

Explorations: 1871—*Parti W.*

WINNIPEG, samedi, 9 octobre 1880.

WILLIAM MURDOCH est assermenté et interrogé :

Par M. Président :

11964. Où demeuriez-vous?—Dans la ville de Winnipeg.

11965. Depuis combien de temps demeurez-vous ici?—Depuis un an environ.

11966. Et auparavant?—Auparavant à Bowmanville où se trouvait mon bureau principal.

11967. Avez-vous eu en aucune manière quelque chose à faire avec le chemin de fer Pacifique Canadien?—Oui.

Employé en juin 1871.

11968. Depuis quelle époque?—Depuis le mois de juin 1871.

Témoin, ingénieur de division pour explorer du Sault Ste-Marie jusqu'à 100 milles à l'est ; puis à explorer la rivière des Français.

11969. En quelle qualité avez-vous d'abord été employé?—Comme ingénieur de division.

11970. Où?—Pour étudier la ligne du chemin de fer du Sault Sainte-Marie, depuis le Sault Sainte-Marie jusqu'à une distance de 100 milles à l'est, et ensuite à explorer la traverse de la rivière des Français. C'étaient là des explorations préliminaires.

11971. Le pays avait-il été étudié au moyen d'une simple exploration avant cela?—Pas avant cela, à ma connaissance.

Nombre du parti, trente hommes.

11972. Quel était le nombre du parti sous vos ordres?—Il y avait en tout environ trente hommes si ma connaissance ne me fait pas défaut.

11973. Ce nombre était-il divisé en plus d'un parti?—Non ; tout le parti était requis pour faire l'étude de ligne, expédier les provisions, etc.

Environ onze ingénieurs, les autres étaient des porte-faix, des cuisiniers et des hommes de chantier.

11974. A peu près quelle proportion du nombre de ce parti étaient occupés aux travaux du génie, et combien étaient employés au transport et autres travaux?—Le parti complet se composait d'environ onze ou douze hommes occupés aux travaux du génie. Les autres étaient des porte-faix, des cuisiniers et des hommes de chantier.

Base d'approvisionnements au Sault Sainte-Marie.

11975. Où était votre base d'approvisionnementss?—La base d'approvisionnements devait d'abord être au Sault Sainte-Marie et je devais ensuite les distribuer sur toute la distance jusqu'à la rivière des Français.

Distribution des approvisionnements.

11976. Comment s'est faite la distribution des approvisionnements?—Sur les premiers 100 milles de la ligne que j'ai étudiée cette ligne passait tout près de la rivière Ste. Marie, en d'autres endroits elle se trouvait à cinq ou six milles à l'intérieur. J'ai fait apporter les provisions en bateaux et je les ai distribuées à ces endroits. J'ai envoyé des bateaux à trois endroits différents entre la rivière des Français, à l'extrémité des premiers 100 milles à l'est, et j'ai fait déposer des provisions à divers endroits à l'intérieur, afin de pouvoir les trouver lorsque mon exploration serait terminée jusque là. Ce service a été fait par trois hommes, je crois.

11977. Y avait-il un officier du commissariat attaché à votre parti ou vous êtes-vous chargé de pourvoir aux besoins de vos hommes?—Oui, j'avais un officier du commissariat sous mon contrôle immédiat. Officier du commissariat attaché au parti.

11978. Etait-il responsable de l'achat des provisions où cet achat a-t-il été fait par quelque officier dont l'autorité était supérieure à la sienne?—Je crois que les provisions ont été achetées par M. Wallace, autant que je puis me rappeler. Provisions achetées par M. Wallace.

11979. Y a-t-il eu, durant cette saison, quelques difficultés relativement aux provisions?—Aucune. Les approvisionnements étaient sous mon contrôle.

11980. Vers quel temps les opérations de cette saison se sont-elles terminées?—L'étude de ligne sur les premiers 100 milles s'est terminée en novembre. Travaux de la première saison.

11981. Qu'est ce qui a été fait durant le première saison?—On a fait une étude de ligne sur un parcours de 100 milles. Les plans, profils, ainsi que le rapport à ce sujet ont été fournis au gouvernement. On a aussi fait une exploration du reste de la distance en sus des 100 milles, à l'est de la rivière des Français ainsi que l'esquisse d'un plan et un rapport sur la possibilité de construire le chemin de fer à travers cette ligne.

11982. L'exploration de la partie est avait-elle lieu en même temps que l'étude de ligne dans la partie ouest?—Je n'ai commencé à faire cette exploration qu'après avoir fait l'étude de ligne de 100 milles en allant vers l'est.

11983. Le parti a-t-il été diminué pour des fins d'exploration?—A l'exception de neuf tous les hommes furent renvoyés. Les autres m'ont accompagné avec des traîneaux chargés de provisions et tirés à bras d'hommes.

11984. Alors, vous être resté en campagne durant l'hiver de 1871–1872?—Je suis resté en campagne jusqu'à ce que j'eusse traversé à pied la distance qui me séparait des traverses de la rivière des Français et reconnu les endroits les plus avantageux pour la traverse. Ensuite, je suis parti pour Ottawa en passant par le chemin de colonisation de Maganetawan et Nipissingue jusqu'à Toronto et de là à Ottawa. Est resté en campagne jusqu'à ce qu'il eût reconnu les endroits les plus avantageux pour traverser la rivière des Français.

11985. Vers quelle date êtes vous revenu à Ottawa?—Durant le mois de février. Revenu à Ottawa en février 1872.

11986. Tout le parti avait-il été congédié?—Tous congédiés. Parti tout congédié.

11987. Combien de temps avez-vous passé à faire le travail de bureau à Ottawa?—Mon travail de bureau était fait en grande partie. Les plans et les profils étaient assez avancés pour être déposés au bureau dans l'état où ils étaient, et j'ai été envoyé par M. Fleming à un autre service.

11988. Le résultat de vos opérations pour la campagne de 1871, a-t-il été rapporté?—Oui.

11989. Dans les rapports imprimés?—Oui, le chemin de fer du Sault Ste-Marie.

Explorations: 1872—*De la Rivière Winnipeg au nord du Lac Nipigon.*

Reçu de Fleming. instruction de tirer une ligne de la rivière Winnipeg *via* la rivière Anglaise jusqu'au sud du lac Seul et ensuite à la tête du lac Nipigon, de là à la Baie Nipigon.
Tracé projeté par Fleming, impossible.

11990. Quel travail avez-vous fait au commencement de 1872?—Je suis resté quatre jours chez moi, je crois, et M. Fleming tenait particulièrement à m'envoyer à Winnipeg pour déterminer la possibilité de construire une ligne pour le chemin de fer du Pacifique à partir de la traverse de la rivière Winnipeg, *viâ* la rivière Anglaise, ensuite au sud du lac Seul jusqu'à la tête du lac Nipigon; ensuite par le bras de rivière jusqu'à la baie Nipigon. En arrivant au Portage du Rat j'ai constaté que le tracé projeté par M. Fleming était impraticable. J'ai dû alors choisir la traverse de la rivière Winnipeg et décider quant au tracé vers l'est. Afin de me procurer les renseignements désirés, je suis allé trouver un certain nombre de sauvages et de chefs réunis au Portage du Rat; et par l'entremise de M. McPherson, l'agent de la Compagnie de la Baie d'Hudson, et d'après mes observations personnelles, j'ai décidé de faire mon exploration de la traverse au Portage du Rat comme le point de repère vers l'est, et d'après les renseignements recueillis, j'ai adopté le tracé indiqué sur le plan que je produis maintenant. (Exhibit No. 109.)

11991. Est-ce cette ligne rouge marquée "William Mardoch, mars, 1872?—Oui, c'est là la ligne avec l'élévation prise à certains endroits et indiquée sur le plan.

La responsabilité du choix ne ce tracé est confiée au témoin.

11992. Ce tracé était-il différent de celui qui avait été projeté lorsque vous avez commencé vos travaux?—On m'avait confié la responsabilité de choisir le tracé à travers cette région. A cette époque le gouvernement ne savait pas encore où il enverrait ses partis l'année suivante avant que l'on eut déterminé le choix de cette ligne.

Ligne proposée par Fleming.

11993. J'ai cru comprendre que vous disiez que M. Fleming avait projeté un tracé que vous avez trouvé impraticable?—*Via* la rivière Anglaise.

11994. Alors, il vous avait proposé de suivre une direction autre que celle que vous avez trouvée la plus avantageuse?—Oui.

11995. Quel était ce tracé proposé par lui?—*Via* la rivière Anglaise par un endroit connu sous le nom du Chien Blanc, jusqu'à Islington.

11996. Le point de départ était la rivière Rouge?—Non; je n'avais rien à faire avec la rivière Rouge et ces endroits.

11997. Je parle maintenant de ce que M. Fleming avait exprimé l'intention de vous faire faire?—Il proposait un tracé par la rivière Anglaise en passant au sud du lac Seul.

11998. Est-ce la le tracé que vous dites avoir trouvé impraticable?—Oui; en examinant les divers endroits, j'ai constaté qu'il était impossible de construire une ligne le long de la rivière Anglaise. J'avais des pouvoirs discrétionnaires qui me permettaient de choisir un autre tracé si je le désirais.

Force de parti: neuf hommes et huit trains de chiens.

11999. De quoi se composait votre parti pour les opérations de cette saison?—Neuf hommes et huit traines de chiens.

12000. Des ingénieurs et des porte-faix seulement voulez-vous dire?—J'avais tout simplement un seul homme avec moi comme assistant.

Explorations: 1872—*De la Rivière Winnipeg au nord du Lac Nipigon.*

12001. Etait-ce là une simple exploration?—C'était une exploration, ce que l'on pourrait appeler l'exploration d'un sentier, les endroits ont été annotés, les lacs et les endroits remarquables, afin de permettre à M. Fleming de distribuer ses partis d'après les renseignements qu'il possédait quant à la partie du pays la plus avantageuse pour y faire des études de ligne.

Une exploration pour permettre à Fleming de distribuer ses partis d'explorateurs.

12002. Ou était votre base d'approvisionnements durant les opérations de cette saison?—Je les ai apportées avec moi d'ici, du Fort Garry jusqu'au lac Nipigon.

A emporté ses provisions avec lui.

12003. A quel endroit les opérations ont-elles cessé?—Les opérations se sont terminées au nord du lac Nipigon à la baie d'Ombabika.

Les explorations se sont terminées à la baie d'Ombabika le 2 mai 1872.

12004. Vers quelle date?—Vers le 1er mai 1872.

12005. A-t-on fait quelqu'effort pour déterminer la hauteur à certains endroits de cette région?—Oui, mais, mes baromêtres étaient brisés et j'ai dû m'en rapporter à mon jugement pour me guider quand à l'altitude de cette région. Je puis ajouter que quelques années plus tard, vu les difficultés offertes par cette région, le gouvernement fit faire des études de ligne, dans le but de découvrir un tracé plus avantageux, mais il a été obligé d'adopter définitivement le tracé et de le suivre d'aussi près qu'il est indiqué sur le plan dans les environs de la route tracée.

12006. Etait-ce là la direction générale du chemin de fer tel qu'actuellement construit?—Jusqu'au lac de l'Aigle, l'extrémité est du au lac de l'Aigle.

12007. Après le mois de mai 1872, qu'avez-vous fait ensuite?—J'ai été retenu par les glaces pendant un temps assez considérable à la baie de Nipigon, avant que de pouvoir descendre en bateau jusqu'à Ottawa ou j'ai fait mon rapport à M. Fleming d'après l'esquisse et le rapport verbal que je lui ai donné alors. Lorsqu'on eut ordonné les études de ligne dans la région explorée, le rapport que j'avais fait à M. Fleming a été corroboré par le résultat de ces études de ligne.

12008. Savez-vous si la substance de ce rapport verbal appert quelque part au dossier?—Je ne le crois pas. Les bureaux ont été incendiés plus tard et tout a été brûlé à l'exception du profil et du travail du Sault Sainte-Marie.

12009. Dans un rapport de 1874, par M. Fleming, ce monsieur ne fait-il pas allusion à la substance de cette communication verbale?—Aucune, que je sache.

12010. Et après cela?—J'ai ensuite reçu des instructions le 5 novembre 1872.

EXPLORATION ENTRE LA RIVIÈRE ROUGE ET NIPIGON.

12011. Dois-je comprendre que vous avez été employé en rapport avec le chemin de fer du Pacifique à partir du mois de mai jusqu'au mois de novembre 1872?—Oui; avant le départ de M. Fleming pour la Colombie Anglaise, j'ai reçu instruction d'aider à M. James H. Rowan à diriger les partis employés dans le district de Nipigon. Je suis resté à la Baie Nipigon jusqu'à l'automne. M. Rowan est allé à Ottawa pour prendre la direction du bureau et j'ai pris la direction des partis en campagne.

A pris la direction des partis en campagne pendant que Rowan était à Ottawa.

Explorations : 1872—*Entre la Rivière Rouge et Nipigon.*

12012. Combien de temps cela a-t-il duré ?—Durant tout l'été.

12013. Quels étaient vos devoirs relativement aux travaux de la campagne durant cette été ?—Mon devoir était de visiter quelques-uns des partis en campagne, de voir les points de repère et de donner des instructions générales.

12014. Aviez-vous quelque responsabilité relativement aux approvisionnements ou aux travaux du génie ?—Quant aux travaux du génie seulement. Le capitaine Robinson était l'officier du commissariat.

12015. Les ingénieurs commandant les divers partis étaient-ils sous vos ordres durant cette période ?—Oui.

12016. Leurs mouvements étaient-ils dirigés sous votre responsabilité ?—Oui ; ils avaient reçu leurs instructions préalablement et ils connaissaient leurs devoirs.

Les études de lignes ont confirmé le rapport fait par le témoin à Fleming quant au tracé de la rivière Rouge à l'est et de Nipigon à l'ouest.

12017. Les opérations de cette saison ont-elles été conduites d'une façon satisfaisante par les divers partis ?—Elles ont confirmé le rapport que j'avais fait à M. Fleming, relativement au tracé à partir de la rivière Rouge et une partie du tracé à partir du lac Nipigon en allant à l'ouest.

12018. Mais aviez-vous la direction d'autres partis travaillant à l'est du lac Nipigon ?—Pas la direction immédiate.

12019. Qui en avait la direction ?—M. Rowan.

Le commandement du témoin s'étendait à partir de Nipigon.

12020. Alors votre commandement s'étendait de Nipigon à la rivière Rouge ?—Oui vers l'ouest, aussi loin que les partis avaient pénétrer.

12021. Combien de partis environ ?—Quatre ou cinq partis, je crois, je ne me rappelle pas exactement. J'ai été malade pendant une partie de la saison, et j'étais alité au Rocher Rouge lorsque M. Fleming est passé.

12022. Savez-vous si ces partis sous votre direction ont éprouvé quelques difficultés inattendues ?—Il peut y avoir eu quelques légères difficultés relativement aux affaires du commissariat. Je me rappelle avoir entendu dire que les approvisionnements n'étaient pas expédiés régulièrement à ceux qui se trouvaient à l'extrémité est. A part cela rien d'extraordinaire.

Les travaux de cette saison pas exécutés à la satisfaction du témoin.

12023. Les travaux de cette saison ont-ils été exécutés à votre satisfaction ?—Non, je ne puis dire que j'ai été satisfait.

12024. Sous quel rapport étaient-ils de nature à ne pas vous satisfaire ?—Quelques légères erreurs ont été commises au début à l'un des points de départ et qui ont été corrigées au retour du parti. C'est la seule chose dont j'aie eu à me plaindre.

12025. Avez-vous gardé la direction de ces opérations après le mois de novembre 1872, lorsque vous avez reçu ces nouvelles instructions de la part de M. Fleming ?—Non, j'ai cessé alors d'être en rapport avec cette partie du district.

Exploration: 1873—De la Baie du Tonnerre au Lac du Poisson Blanc.

12026. Alors quel est le nouveau travail que vous avez entrepris?—J'ai reçu instruction de tirer une ligne d'essai, de faire une exploration préliminaire de Prince Arthur's Landing, à la Baie du Tonnerre jusqu'au lac au Poisson Blanc.

Reçu instruction de faire une exploration préliminaire de Prince Arthur's Landing au lac du Poisson Blanc.

12027. Quel était le nombre de ceux qui étaient sous vos ordres?—Environ vingt-huit ou trente hommes avec équipages de chiens.

Nombre de parti : trente hommes avec équipages de chiens.

12028. Qu'est-ce qui a été fait?—Une étude de ligne a été faite entre ces deux points. On a fait les plans, profils et rapports.

12029. Jusqu'à quelle date avez-vous été occupés durant cet hiver?—Pendant tout l'hiver, et je suis revenu à Ottawa au printemps.

12030. Votre rapport à ce sujet est-il contenu dans aucun des volumes imprimés?—Je crois qu'il a été brûlé lui aussi lors de l'incendie des bureaux du chemin de fer du Pacifique.

12031. Avez-vous maintenant quelque copie de votre rapport à ce sujet?—Je n'en ai pas.

12032. Y a-t-il eu quelques difficultés au sujet de ces approvisionnements durant cette saison?—Aucune.

12033. Quel travail avez-vous entrepris ensuite?—Le brise-lame de Collingwood est, je crois, le travail qui m'a été confié ensuite.

12034. Ce travail se rapporte-t-il en aucune manière au chemin de fer Pacifique?—Non.

12035. Quel autre travail avez-vous entrepris ensuite en rapport avec le chemin de fer Pacifique?—Tracé préliminaire d'une ligne entre la tête de la Kaministiquia et le lac Shebandowan.

TRACÉ DU CHEMIN DE FER—DE LA KAMINISTIQUIA AU LAC SHEBANDOWAN.

12036. Vers quelle date avez-vous commencé ce travail?—Au printemps ou en juillet 1874.

12037. Aviez-vous la direction d'un parti?—J'avais deux partis sous mes ordres.

12038. Etaient-ils chargés d'exécuter divers travaux?—Ils étaient occupés aux deux extrémités de l'ouvrage. J'ai des instructions écrites portant la date du 30 juin 1874, qui disent en substance, d'établir la ligne du chemin de fer dans la meilleure position en tenant compte de l'économie dans la construction et surtout de trouver un alignement avantageux et des rampes faciles pour le trafic allant vers l'est. Ils étaient chargés en outre du prolongement de la ligne de Shebandowan au Lac des Mille Lacs, et de tirer une ligne d'essai sur une partie du terrain en avant de la ligne du tracé.

Prolongement de la ligne de Shebandowan au lac des Mille Lacs.

12039. Où était la base de vos approvisionnements pour ces travaux?—A la baie du Tonnerre.

La Baie du Tonnerre était la base d'approvisionnements.

12040. Y a-t-il eu des difficultés relativement aux provisions durant la raison des travaux?—Aucune.

12041. Jusqu'à quelle date avez-vous été occupé à ces travaux?—Jusqu'à la fin de novembre.

Tracé du chemin de fer— De Kaministiquia au Lac Shebandowan.

12042. Les partis ont-ils été congédiés alors ?—Ils sont descendus en bateaux avant que les travaux eussent été terminés.

12043. Les travaux n'ont-ils pas été terminés pendant cette saison ? Pas complètement.

12044. Pour quelle raison ?—La saison a été trop courte pour établir la ligne d'une façon satisfaisante.

Les travaux non terminés. Hazlewood a été envoyé pour remplacer le témoin.

12045. Vous n'avez pas reçu contre-ordre ?—Non ; je n'ai pas reçu contre-ordre, mais M. Hazlewood a été envoyé pour me remplacer.

Le témoin a quitté le service.

12046. Quel en a été le résultat. Les partis sont retournés à la saison suivante et M. Hazlewood a repris le commandement. J'ai été congédié cet automne-là par M. Mackenzie.

12047. Etes-vous allé à Ottawa avant que cela soit arrivé ?—Oui.

ACCUSATION DE CONDUITE INCONVENANTE.

Accusations portées contre le témoin et contre S. J. Dawson.

12048. Avant de vous destituer vous a-t-on donné à entendre que le gouvernement n'était pas satisfait de votre manière de conduire la besogne ?—Non. Certaines accusations ont été portées contre S. J. Dawson et moi relativement aux travaux.

Enquête demandée par le témoin.

12049. Une enquête a-t-elle eu lieu au sujet de ces accusations ?—Ils m'ont refusé une enquête. M. Mackenzie a refusé une enquête. J'ai demandé une enquête.

12050. Les accusations vous ont-elles été communiquées ?—Privément.

Fleming a communiqué les accusations privément.

12051. Pas officiellement, par le département ni par un officier supérieur ?—Non, privément par M. Fleming.

12052. Savez-vous si M. Fleming a fait quelque rapport ou recommandation au ministre à ce sujet ?—Je n'en ai aucune idée. Je lui ai demandé par lettre qu'une enquête eût lieu et que les témoins fussent examinés sous serment au sujet de tout ce qui se rapportait à ces accusations.

12053. A qui cette demande a-t-elle été faite ?—A M. Fleming et à M. Mackenzie.

12054. Avez-vous reçu une réponse officielle à cette demande ?—Aucune ; mais j'ai une copie de la lettre que j'ai adressée à M. Mackenzie.

A lu une lettre adressée à A. Mackenzie devant un comité d'enquête.

12055. Une copie de cette lettre a-t-elle été produite précédemment à une enquête ou à aucun examen devant un comité ?—Elle a été produite lorsque j'ai été interrogé en dernier lieu devant un comité sur les affaires relatives au chemin de fer Pacifique et un sous-comité concernant la Kaministiquia. Je l'ai lue devant le comité pour m'exonérer des accusations portées contre moi par certains membres du comité.

&c.

12056. Avez-vous en cette occasion, représenté au comité ce que vous représentez ici, que vous avez été destitué sans enquête ?—Je l'ai fait. La question a été discutée au long devant le comité.

Accusations de conduite irrégulière.

12057. Les témoins étaient-ils interrogés sous serment devant ce comité?—Oui, j'étais assermenté dans le temps.

12058. En conséquence de cette déclaration devant le comité a-t-on pris des mesures pour s'enquérir plus minutieusement de cette affaire entre vous et le département?—Rien de plus que les rapports, je suppose, J'ai raison de croire que rien de plus n'a été fait.

12059. Eprouverait-on quelque difficulté à s'enquérir de cette affaire entre vous et le département, maintenant ou plus tard, à cause de l'absence de témoins ou pour quelque autre cause?—Je ne crois pas. L'absence de témoins affecterait réellement le résultat d'une façon importante.

La question est maintenant sans intérêt.

12060. Consentiriez-vous maintenant à ce que la question reste où elle en est, ou exigez-vous qu'une nouvelle enquête, plus minutieuse soit faite, maintenant ou plus tard?—Je ne vois rien ni d'un côté ni de l'autre qui puisse être maintenant d'aucun intérêt pour moi ou pour le gouvernement, soit que l'on continue l'enquête, ou qu'on en reste là. La question n'offre plus aucun intérêt.

12061. Alors devons-nous comprendre que cela vous est indifférent?—Je consens à accepter toute décision que la commission jugera à propos de prendre à ce sujet. C'est une question qui appartient au passé, et comme l'enquête n'a pas eu lieu dans le temps, cela m'importe peu maintenant. J'ai survécu à l'opprobre qu'on a jeté sur moi après avoir fait tout ce que j'ai pu pour obtenir une enquête dans le temps

TRACÉ DU CHEMIN DE FER—EMBRANCHEMENT DE LA BAIE GEORGIENNE. CONTRAT No. 12.

12062. Quel travail avez-vous entrepris ensuite en rapport avec le chemin de fer du Pacifique?—Le travail suivant, se rapportant immédiatement au chemin de fer Pacifique a été l'embranchement de la baie Georgienne et le prolongement du Canada Central.

En 1874, est devenu l'ingénieur de Foster sur l'embranchement de la baie Georgienne.

12063. Vers quelle époque avez-vous commencé ce travail?—En 1874. J'ai quitté le service en 1874. C'est immédiatement après avoir quitté le service du gouvernement que je suis devenu l'ingénieur de M. A. B. Foster sur l'embranchement de la baie Georgienne immédiatement.

12064. M. A. B. Foster a obtenu une entreprise?—Oui; il a obtenu l'entreprise de la construction de l'embranchement de la baie Georgienne.

12065. Et vous agissiez dans son intérêt pour cette entreprise?—Oui.

Etudes de ligne depuis les havres de la rivière des Français *viâ* le chemin Nipissingue jusqu'à l'Amable du Fond.

12066. Quel est le premier travail que vout ayez fait en cette qualité?—J'ai étudié des lignes depuis le hâvre de la rivière des Français jusqu'au chemin Nipissingue et de la jusqu'à l'Amable du Fond qui devait être le terminus de l'embranchement de la baie Georgienne proprement dit.

12067. C'est-à-dire près du point central des quatre townships marqués A. B. C. D.?—Oui.

12068. Et qui dans le contrat de M. Foster est désigné comme le terminus est de l'embranchement de la Baie Georgienne?—Oui.

Tracé du chemin de fer— Embranchement de la Baie Georgienne. Contrat No. 12.

Employé un an à ce travail.

12069. Combien de temps avez-vous été employé à ce service?—Un an, y compris le travail du Canada Central.

12070. M. Foster était-il intéressé dans le Canada Central?—Oui.

12071. Vous étiez encore à son emploi à cette époque?—Oui.

A condamné le chemin et a conseillé à Foster de faire annuler le contrat.

12072. Je crois que le résultat de l'exploration sur l'embranchement de la Baie Georgienne a été qu'on n'a trouvé aucun tracé praticable avec les rampes requises. Je l'ai condamné en raison des difficultés qu'il aurait fallu surmonter pour construire un chemin conformément au dit contrat conclu entre le gouvernement et M. Foster. Je lui ai conseillé de faire résilier son contrat vu qu'il lui était impossible de construire le chemin.

Son opinion corroborée par Walter Shanley.

12073. Cette opinion a-t-elle été corroborée par quelque autre ingénieur indépendant?—Elle a été corroborée par M. Walter Shanly qui a agi conjointement avec moi lorsque la question a été soumise à M. Mackenzie et à M. Fleming.

12074. A-t-on essayé à engager le gouvernement à changer les pentes de manière à en faire une route praticable?—Oui; en lui donnant les renseignements avec tous les détails et les données relatives aux niveaux de cette partie du pays.

12075. Quel a été le résultat de ces représentations et de ces demandes?—M. Mackenzie refusa, et M. Fleming refusa de considérer la question, si j'en juge par le résultat final. Je n'ai jamais eu d'entrevue avec M. Mackenzie. Il leur a fallu amener M. Walter Shanly mais je connais les résultats.

Les traverses de la ligne du Sault Ste-Marie étudiées par le témoin sont celles qui auraient été adoptées si la ligne eût été construite.

12076. Les travaux ont été finalement abandonnés, je crois, et le contrat annulé?—Oui. Je puis dire que les traverses de la ligne du Sault Sainte-Marie que j'ai choisies en 1872.—

12077. Vous voulez dire les traverses de la rivière des Français?—Oui; ces mêmes traverses étaient choisies pour opérer le raccordement avec le Sault Sainte-Marie si cette ligne eut été construite.

Hazlewood envoyé pour faire rapport sur le tracé de Renfrew à l'embouchure de la riviere des Fran-çais.

12078. Savez-vous si, avant que vous eussiez parcouru le terrain vous-même, il y avait eu d'autres explorations ou d'autre examen du pays pour s'assurer si l'on pouvait trouver un tracé praticable?—Un rapport avait été publié, M. Hazlewood a été envoyé par le gouvernement pour faire un rapport sur tout le chemin depuis Renfrew jusqu'à l'embouchure de la rivière des Français.

12079. Connaissez-vous le résultat de l'inspection de M. Hazlewood?—Oui, j'ai examiné avec soin la partie de son travail qui s'applique à l'embranchement de la baie Georgienne.

12080. Y avait-il un plan et un profil?—Il y avait un plan.

12081. Un plan de tracé?—Non; ce que nous appelons un plan d'exploration de passage et un rapport.

12082. Y avait-il eu un profil, ou l'inspection avait-elle été faite de manière à ce qu'il fût possible d'en faire un?—Je crois que le profil a été pris des plans géologiques de Sir William Logan et de l'exploration faite sous sa direction.